

Forsikring av fritidsbåter



Med særlig vekt på problemer knyttet til ansvar og kasko

Kandidatnummer: 220

Veileder: Hans Jacob Bull

Leveringsfrist: 25. november 2005

Til sammen 17973 ord

30.11.2005

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Oppgavens tema og problemstilling	1
1.2	Avgrensning	1
1.3	Markedet	2
1.4	Det videre opplegg	2
<u>2</u>	<u>RETTSKILDENE/KILDENE</u>	<u>3</u>
2.1.1	Lov	3
2.1.2	Forarbeider	4
2.1.3	Rettspraksis	4
2.1.4	Nemndspraksis	5
2.1.5	Forsikringsvilkår	5
2.1.6	Forsikringspraksis	6
<u>3</u>	<u>GENERELL FREMSTILLING AV VILKÅRENE FOR FRITIDSBÅTFORSIKRING</u>	<u>6</u>
3.1	Geografisk dekningsområde	6
3.1.1	Innledning	6
3.1.2	Selskapenes geografiske dekningsområde	7
3.2	Fører- og passasjerulykke	8
3.2.1	Hvilken personkrets er omfattet av forsikringen	8
3.2.2	Hvem har krav på selskapets ytelser – forsikringssummen	9
3.2.3	Hva forsikringen omfatter	12
3.2.4	Hvilke skader som erstattes	13
3.2.5	Begrensninger i dekningen	16

3.3	Rettshjelp	17
3.3.1	Hvem forsikringen gjelder til fordel for – sikrede	17
3.3.2	Hvilke utgifter dekkes	18
3.3.3	Begrensninger i dekningen	19
3.3.4	Forsikringssum	20
3.3.5	Saksgangen	20
3.4	Sikkerhetsforskrifter	22
3.4.1	Innledning	22
3.4.2	Selskapenes sikkerhetsforskrifter	23
<u>4</u>	<u>ANSVAR</u>	<u>28</u>
4.1	Innledning	28
4.2	Hvem forsikringen gjelder til fordel for – sikrede	29
4.3	Hva forsikringsgiver svarer for	29
4.4	Hva forsikringsgiver ikke svarer for	33
4.5	Særlig om unntaket for selvforskyldt rus og grov uaktsomhet hos Norske Sjø	34
4.5.1	Ansvarsfrihet for selskapet ved selvforskyldt rus	34
4.5.2	Grov uaktsomhet	35
4.5.3	Avsluttende kommentarer	36
4.6	Forsikringssum og begrensningsreglene i sjøloven kapittel 9	37
<u>5</u>	<u>KASKO</u>	<u>39</u>
5.1	Innledning	39
5.2	Hvem forsikringen gjelder til fordel for – sikrede	39
5.3	Hva er omfattet av forsikringen	40
5.4	Hva omfattes ikke av forsikringen	43

5.5	Hvilke skader som erstattes – farefeltet og tapsfeltet	44
5.5.1	Farefeltet	45
5.5.2	Hvilke skader og tap er ikke omfattet av forsikringen	53
5.5.3	Samvirkende farer	58
<u>6</u>	<u>AVSLUTTENDE KOMMENTARER</u>	<u>59</u>
<u>7</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>61</u>
<u>8</u>	<u>FORARBEIDER</u>	<u>61</u>
<u>9</u>	<u>LOVREGISTER</u>	<u>62</u>
<u>10</u>	<u>DOMSREGISTER</u>	<u>63</u>
<u>11</u>	<u>NEMNDSAVGJØRELSE</u>	<u>63</u>
<u>12</u>	<u>VEDLEGG</u>	<u>63</u>

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema og problemstilling

Denne oppgavens tema er å analysere utvalgte elementer i en fritidsbåtforsikring. I tillegg til å presentere vilkårene, vil problemstillingen i oppgaven være å undersøke om forsikringsselskapene utarbeider disse i overensstemmelse med forsikringsavtaleloven.¹

1.2 Avgrensning

En fritidsbåtforsikring inneholder en rekke ulike dekningstyper.² En grundig gjennomgang av samtlige dekningstyper vil sprengte rammene for denne fremstillingen. Jeg har derfor valgt ut ansvarsforsikring og kaskoforsikring som hovedtemaer. I forhold til ansvarsforsikringen knytter det seg særlige problemer som det vil være interessant å drøfte nærmere. Valget av kaskoforsikring er basert på det faktum at de fleste henvendelser til selskapene knytter seg til dette.³ Fører- og passasjerulykkesforsikring vil kun bli behandlet oversiktsmessig.⁴ Begrunnelsen for dette er todelt. For det første har denne typen forsikring en annen rettslig kontekst,⁵ og for det andre vil en bred drøftelse av denne dekningen passe bedre i en fremstilling av ulykkesforsikring generelt. Redningsdekningen vil ikke bli behandlet.

¹ Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr 69.

² Ansvar, kasko, fører- og passasjerulykke, rettshjelp og redning.

³ Opplyst fra Christian J. Lien i forsikringsselskapet Norske Sjø.

⁴ Problemer vil bli påpekt, men ikke drøftet.

⁵ Ulykkesforsikring tilhører personforsikringsdelen i forsikringsavtaleloven. Se også avsnitt 3.2 nedenfor.

1.3 Markedet

Fritidsbåtmarkedet i Norge er stort og økende. Det finnes rundt 800.000 fritidsbåter i Norge i dag, alt fra store yachter til små landstedbåter. Det selges rundt 14000 båter i året, hvilket tilsvarer ca NOK tre milliarder.⁶

Vi ser altså et betydelig forsikringspotensiale. Tall fra Statistisk Sentralbyrå viser at premieinntektene fra fritidsbåtforsikringer i 2003 var 395 millioner NOK. Det er en økning på over 100 millioner fra 2000. Erstatningskostnadene var i 2003 262 millioner NOK. Utbetalingene har i motsetning til premieinntektene ikke økt så drastisk, vel 30 millioner.⁷

Det foreligger ingen plikt til å tegne forsikring på en fritidsbåt. Tallene fra Statistisk Sentralbyrå viser at premieinntektene i 2003 var nærmere 400 millioner, noe som tilsier at et stort antall fritidsbåter likevel er forsikret. Et annet moment er at en fritidsbåt ofte vil ha stor verdi for eieren. Å ferdes på sjøen innebærer en ikke ubetydlig risiko, både ved at man kan påføre andre skade og ved at båten selv kan bli skadet. Det er da naturlig å la et forsikringsselskap overta noe av denne risikoen.

Dersom man velger å tegne forsikring, er man imidlertid pålagt å tegne ansvarsforsikring.⁸ Utover den tvungne ansvarsdekningen står forsikringstager fritt til å bygge på forsikringen med de elementer som selskapene tilbyr.

1.4 Det videre opplegg

Oppgaven vil i det videre bestå av fire deler. Kapittel 2 vil gi en kort oversikt over rettskildene og andre kilder som blir brukt. Kapittel 3 vil gjennomgå hvor forsikringen gjelder, det geografiske dekningsområdet. Videre vil fører- og

⁶ Alle tall er opplyst fra Norsk Båtbransjeforbund.

⁷ Hentet fra Statistisk Sentralbyrå sine nettsider: <http://www.ssb.no/emner/10/13/10/forsikring/arkiv/tab-2005-06-17-14.html>.

⁸ På selskapenes nettsider går det frem at ansvarsdelen er obligatorisk, dette er også opplyst fra If.

passasjerulykkesforsikringen,⁹ samt rettshjelpsdekningen kort bli presentert. I tillegg vil kapittelet ha et eget avsnitt om sikkerhetsforskrifter. Dette kapittelet nøyer seg med en oversiktsbasert gjennomgang av de nevnte typer dekningsområder selv om avsnittet om sikkerhetsforskrifter går noe lenger.

Kapittel 4 tar for seg ansvarsdekningen i selskapenes vilkår. Her vil det først bli gitt en generell oversikt over ansvarsdekningen. Deretter blir det foretatt en mer grundig analyse av Norske Sjøes vilkår om ansvarsfrihet ved selvforskyldt rus og grov uaktsomhet.¹⁰

Kapittel 5 omhandler kaskodekningen i selskapenes vilkår. Dette kapittelet har samme oppbygging som kapittel 3, altså først en generell oversikt over dekningsområdet, og deretter en egen del om særlige problemer knyttet til vilkårene

2 Rettskildene/kildene

2.1.1 Lov

Det er flere sentrale lover på det området som denne oppgaven omhandler. Forsikring av fritidsbåter vil falle inn under forsikringsavtalelovens¹¹ anvendelsesområde. Kapitlene 4, 7 og 15 er av særlig betydning i denne sammenheng. Utenfor næringsvirksomhet kan loven ikke fravikes med mindre ikke annet er sagt, se § 1-3.

Sjøloven¹² vil også være av betydning. Det er spesielt del III om Ansvar som har relevans i forhold til oppgavens tema.

⁹ Jf avsnitt 1.2.

¹⁰ Se Norske Sjø 8.4.1.

¹¹ Lov om forsikringsavtaler av 16/6-89 nr 69 (FAL)

¹² Lov om sjøfarten av 24/6-94 nr 38 (Sjøl)

Begrepet ”sjødyktighet” har en sentral betydning på sjøforsikringsrettens område. Er båten ved forsikringstilfellets inntreden ikke sjødyktig vil selskapene ofte ha muligheten til å begrense sitt ansvar. Sjødyktighetsloven¹³ har bestemmelser om sjødyktighet, og det vil særlig være § 2 som er av relevans for denne oppgaven.

Fritids- og småbåtloven¹⁴ er også av interesse. Særlig definisjonen av en fritidsbåt i § 1 og kravene som stilles til eiere og førere i kapittel 4, vil være av betydning.

Ved tvil om tolkingen av forsikringsvilkår vil avtaleloven¹⁵ kunne gi veiledning. Særlig vil § 37 være av betydning.

2.1.2 Forarbeider

Forarbeidene som vil bli benyttet i denne oppgaven er hovedsaklig forarbeidene til forsikringsavtaleloven¹⁶. I loven av 1989 er det foretatt visse endringer i forhold til den tidligere forsikringsavtalelov, FAL 1930. Forarbeidene til FAL 1989 vil derfor være et nyttig hjelpemiddel til å avklare rettsstilstanden der det er gjort realitetsendringer.

2.1.3 Rettspraksis

På den alminnelige sjøforsikringsrettens¹⁷ område er det et rikt utvalg av rettspraksis. Avgjørelser i forhold til fritidsbåter er derimot mer sjeldne. Da forsikringsavtaleloven i all hovedsak er fravikelig på sjørettens område,¹⁸ innebærer dette at avgjørelser knyttet til alminnelig sjøforsikring har begrenset relevans i forhold til fritidsbåtforsikring. Norsk

¹³ Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv av 9. juni 1903 nr 7. (Sjødyktighetsloven)

¹⁴ Lov om Fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr 47.

¹⁵ Lov om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer av 31. mai 1918 nr 4.

¹⁶ NOU 1987: 24 Lov om avtaler om skadeforsikring og Ot prp nr 49 (1988-1989) Om lov om forsikringsavtaler m m.

¹⁷ Med alminnelige sjøforsikring forstås her sjøforsikring i næringsvirksomhet.

¹⁸ Se FAL § 1-3 annet ledd, litra c

Sjøforsikringsplan¹⁹ har på flere viktige områder valgt en annen løsning enn FAL. Dette medfører at avgjørelser knyttet til planens vilkår ikke uten videre har overføringsverdi til fritidsbåtforsikring tegnet på bakgrunn av forsikringsavtalelovens bestemmelser.

2.1.4 Nemndspraksis

Det foreligger et betydelig antall avgjørelser fra forsikringsklagenemnda (FSN) og avkortingsnemnda (AKN) som har relevans for denne oppgaven.²⁰ Fraværet av rettspraksis betyr at praksis fra FSN/AKN vil få en tyngre rettskildemessig vekt enn de normalt ville hatt. Avgjørelser fra nemnda som er enstemmige, vil ha tyngre vekt enn dissensavgjørelser.

Avgjørelser fra FSN/AKN vil bli brukt både som eksempler på problemstillinger, og som en relevant rettskildefaktor ved tolking av forsikringsvilkårene.

2.1.5 Forsikringsvilkår

Forsikringsvilkårene har en sentral rolle. Det er disse som legger rammen for forsikringsavtalen. Vilkårene fastlegger hvem som er dekket under en forsikring, hva som er dekket, hvilke skader som erstattes m.m.

Jeg har valgt ut fire selskaper, og det er disse selskapenes vilkår som vil bli drøftet. De fire selskapene er Gjensidige, If, Enter og Norske Sjø. Det vil være interessant å sammenligne ulike typer selskap. Gjensidige og If som de to store på fritidsbåtforsikring, Enter som et mindre, og bransjeselskapet Norske Sjø.²¹

¹⁹ Norsk Sjøforsikringsplan av 1996, versjon 2002. Planen er utarbeidet i fellesskap av rederisiden og assurandørsiden.

²⁰ Nemndene er opprettet med hjemmel i FAL § 20-1.

²¹ Norske Sjø er båtorganisasjonenes eget forsikringsselskap. Forsikringen er ikke gyldig uten medlemskap i en båtforening tilknyttet Kongelig Norsk Båtforbund eller Norges Seilforbund.

De vilkår som blir analysert er Gjensidiges Fritidsbåtvilkår²², If Fritidsbåtforsikring av september 2003, Enter Vilkår for fritidsbåtforsikring fra 01.01.2005 og Norske Sjøes vilkår fra 15.7.2005.

I tillegg til de nevnte vilkår vil selskapenes generelle vilkår gjelde. Disse vil bli nevnt der dette er nødvendig.

2.1.6 Forsikringspraksis

Forsikringspraksis er den praksis som selskapene fører i forhold til, blant annet, forståelsen av vilkårene. Vilråene er utarbeidet av selskapene hvilket innebærer at selskapenes tolkning av egne vilkår ikke kan tillegges avgjørende betydning. Forsikringspraksis vil ikke bli videre behandlet i denne oppgaven.

3 Generell fremstilling av vilkårene for fritidsbåtforsikring

3.1 Geografisk dekningsområde

3.1.1 Innledning

Det geografiske dekningsområdet for en forsikring bestemmer hvor forsikringen gjelder. Dette kan ha stor betydning for de fritidsbåteiere som ferierer utenfor norsk farvann. Dersom en skade inntreffer utenfor det avtalte geografiske dekningsområdet, står man uten forsikringsmessig dekning. Enda mer alvorlig kan det være dersom man skulle påføre andre skade. Det kan medføre et personlig erstatningsansvar av en ikke ubetydelig størrelse.

Kollisjonen som sjøspeiderenes seilskute Mohawk II var involvert i utenfor innseilingen til den nederlandske byen Antwerpen er illustrerende. Natten til 19 juli 2004 kolliderte den norske seilskuten med en nederlandsk fiskebåt. Mohawk II sank og ble tilnærmet

²² Dato fremgår ikke av vilkårene.

totalskadet. Det viste seg at forsikringen ikke var utvidet til å gjelde seilas utenfor Skandinavia. Mohawk II var da på skadetidspunktet utenfor det geografiske dekningsområdet. Forsikringsselskapet nektet utbetaling.

3.1.2 Selskapenes geografiske dekningsområde

Gjensidiges forsikring gjelder i hele Europa,²³ med mindre annet ikke er avtalt og angitt i forsikringsbeviset. Den eneste begrensningen som oppstilles er en maksimumsgrense på 200 nautiske mil fra fastlandet. Ifs forsikring gjelder også for hele Europa, men har en årstidsbegrensning.²⁴ I tidsrommet 01.09 – 30.04 gjelder forsikringen kun for Norden,²⁵ og da 12 nautiske mil fra fastlandet. I det samme tidsrommet gjelder forsikringen også for Østersjøen, Finskebukta, Bottenvika og visse områder av Kattegat og Skagerrak. Enters forsikringen gjelder i Norden²⁶ ut til 12 nautiske mil fra fastlandet, samt i visse områder av Kattegat og Skagerrak.²⁷ Hos Norske Sjø gjelder også forsikringen for Norden²⁸. Det er oppstilt en maksimalgrense på 24 nautiske mil fra land. Forsikringen gjelder i tillegg for tysk og internasjonalt farvann i Østersjøen, visse områder i Kattegat og Skagerrak, samt deler av Nordsjøen. Utgangspunktet er at forsikringen kun gjelder for tidsrommet 1 april til 30 september.

Vi ser at de to største selskapene har den beste dekningen i forhold til utstrekning, og at Gjensidige har den mest omfattende dekningen av disse. Norske Sjø og Enter har et geografisk dekningsområde som er vesentlig mindre omfattende. Det er verdt å merke seg at de områdene i Kattegat og Skagerrak som forsikringen omfatter hos If²⁹, Enter og Norske Sjø, skal trekkes etter en linje med referansepunkter i Norge og Danmark. Selskapene har ulike referansepunkter.

²³ Se *Fritidsbåt* 1.

²⁴ Se 2.2, jf 2.1.

²⁵ Norden med unntak av Island.

²⁶ Se fotnote 25.

²⁷ Se 2.

²⁸ Se 3. Sml fotnote 25.

²⁹ I tidsrommet 01.09 – 30.04, se 2.1, jf 2.2.

Av Enters vilkår fremgår det at dekningsområdet kan utvides i månedene mai til august.³⁰ Hos Norske Sjø kan forsikringen utvides til å gjelde hele året mot forhøyet premie.³¹

3.2 Fører- og passasjerulykke

Fører- og passasjerulykkesforsikring er en forsikring mot ulykke for fører og passasjerer, og som dekker mot død og invaliditet. Ferdsel på sjøen kan innebære en ikke ubetydelig risiko, hvilket gjør denne type dekning til en viktig del av forsikringen.

Det er verdt å merke seg at vi nå er utenfor skadeforsikring og over i personforsikring. Det er da forsikringsavtalelovens del B om personforsikring som er den rettslige konteksten. Del B er også i utgangspunktet ufravikelig, se § 10-3, men som for del A's vedkommende kan bestemmelsene fravikes, der dette blir sagt.

Når det henvises til vilkårene hos If er det tale om særvilkårene for fører- og passasjerulykke av 1991/03 nr 322.

Norske Sjø tilbyr pr i dag ikke denne type dekning.

3.2.1 Hvilken personkrets er omfattet av forsikringen

Gjensidiges regulering er oversiktlig, enhver rettmessig bruker av båten er omfattet av forsikringen.³² If har en annen ordlyd i sine vilkår.³³ De som er ombord med eierens tillatelse, er omfattet av forsikringen. Passasjerer som betaler for å være om bord, er ikke omfattet av dekningen. Det presiseres også at forsikringen ikke gjelder når fartøyet er utleid. Hos Enter gjelder forsikringen for den som rettmessig er ombord i båten.³⁴ Enter har en aldersbegrensning på sin forsikring. Personer over 75 år er ikke omfattet av Enters forsikring.

³⁰ Se 3.2.1 F.

³¹ Se 3.

³² Se *Fører- og passasjerulykke* 1.

³³ Se 1.

³⁴ Se 3.2.1 E.

3.2.2 Hvem har krav på selskapets ytelser – forsikringssummen

Dersom skaden ikke medfører dødsfall, tilfaller erstatningen (forsikringssummen) forsikrede.³⁵ Begrepet ”forsikrede” er definert i FAL § 10-2 (c) som den persons liv eller helse forsikringen knytter seg til. I fører- og passasjerulykkesforsikringen vil altså de som er rettmessig ombord i båten,³⁶ være forsikrede. If og Enter sier uttrykkelig at erstatningen tilfaller forsikrede.³⁷ Gjensidige bestemmer at erstatningen tilfaller sikrede.³⁸ Begrepet ”sikrede” brukes imidlertid bare i skadeforsikring, se FAL § 1-2 (c). Gjensidige bruker her feil begrep om den forsikrede. Dette medfører derimot ikke at realiteten endres, også hos Gjensidige vil det være den forsikrede, den rettmessige fører/passasjer, som har krav på erstatningssummen.

Dersom forsikrede dør, oppstår spørsmålet om hvem som har krav på forsikringssummen. Etterlater forsikrede seg ektefelle, vil det være denne som har krav på forsikringssummen.³⁹ Dette er også lovens løsning der forsikringstaker ikke har bestemt annerledes, se § 15-1 annet ledd.

Gjensidige og If regulerer i tillegg situasjonen der det er gitt bevilling til, eller avsagt dom for, separasjon eller skilsmisse.⁴⁰ I disse tilfellene anses ikke en person lenger som ektefelle, og har da intet krav på forsikringssummen. Enter regulerer ikke denne situasjonen, men FAL § 15-1 annet ledd annet punktum har en tilsvarende løsning som Gjensidige og If har i sine vilkår, og resultatet vil da bli det samme.

³⁵ Se Gjensidige 3.2, If 5.3 siste avsnitt og Enter 9.1.6.2.

³⁶ Jf avsnitt 3.2.1.

³⁷ Se If 5.3 siste avsnitt og Enter 9.1.6.2 siste punktum.

³⁸ Se 3.2 andre punktum.

³⁹ Se Gjensidige 1.2, If 5.2 andre avsnitt og Enter 9.1.6.1.

⁴⁰ Se Gjensidige 1.2 andre avsnitt og If 5.2 fjerde avsnitt.

Gjensidige og If likestiller en registrert partner med ektefelle.⁴¹ Enter har ikke bestemmelser om dette i sine vilkår. Etter partnerskapsloven⁴² § 3 gis et registrert partnerskap de samme rettsvirkninger som inngåelse av ekteskap. Etter § 3 annet ledd går det frem at ”bestemmelser i norsk lovgivning som omhandler ekteskap og ektefeller gjelder tilsvarende for registrert partnerskap og registrerte partnere.” Enters vilkår har samme regulering som FAL § 15-1 annet og tredje ledd.⁴³ Dette gjør imidlertid ikke vilkåret til ”bestemmelser i norsk lovgivning”. Videre er § 15-1 fravikelig, slik at forsikringstaker kan bestemme en annen løsning enn lovens. Spørsmålet blir da om vilkåret skal tolkes strengt etter ordlyden, eller om man skal tolke ordlyden kontekstuell og utfra reelle hensyn. En streng ordlydstolkning vil for det første være i utakt med samfunnets syn på registrerte partners rettigheter. Tolkningen vil videre være i strid med deklarasjonslov. ⁴⁴ Enn videre vil en tolkning som likestiller registrerte partnere med ektefeller neppe innebære noen mer tyngende forpliktelse for selskapet. Dette taler for at man faller ned på det tolkningsalternativ som likestiller registrerte partnere med ektefeller.

Der forsikrede etterlater seg en samboer, tilfaller forsikringssummen denne i forsikring hos Gjensidige og If .⁴⁵ Selskapene setter krav til hva som skal til for å regnes som samboer.⁴⁶ Det faktum at § 15-1 kun nevner ektefelle, innebærer at Gjensidige og If har oppstilt samboer som en standardbegunstiget i sine vilkår. Spørsmålet er om dette uten videre er greit. Paragraf 15-1 er i utgangspunktet fravikelig, men fravikelig i den forstand at det er forsikringstaker som kan bestemme annerledes enn lovens ordning. Her er det selskapene som har oppnevnt en begunstiget, ikke forsikringstaker. Forsikringstaker har imidlertid

⁴¹ Se Gjensidige 1.2 andre avsnitt og If 5.2 andre avsnitt.

⁴² Lov om registrert partnerskap av 30. april 1993 nr 40.

⁴³ Se 9.1.6.1.

⁴⁴ Se FAL § 15-1 annet ledd, jf partnerskapsloven § 3.

⁴⁵ Se Gjensidige 1.2 og If 5.2.

⁴⁶ Se Gjensidige 1.2 tredje avsnitt og If 5.2 femte avsnitt. Det er verdt å merke seg at personer av samme kjønn ikke anses som samboere etter Gjensidige 1.2, uavhengig av om de andre kravene er oppfylt.

inngått en avtale med selskapet, og forutsetningsvis satt seg inn i vilkårene, slik at han er kjent med, og enig i, at en samboer oppnevnes som begunstiget.

Enter nevner ikke en samboers rettigheter i sine vilkår.⁴⁷ FAL § 15-1 regulerer ikke situasjonen for en samboer. Konsekvensen av dette er at dersom en samboer skal ha rett til forsikringssummen, må denne være oppnevnt som begunstiget.⁴⁸ Dette innebærer at en samboer i utgangspunktet ikke har krav på forsikringssummen.

Etterlater forsikrede seg hverken ektefelle/registrert partner, for Gjensidige og Ifs vedkommende også samboer, tilfaller forsikringssummen avdødes arvinger etter lov eller testament.⁴⁹ Dette samvarer med den ordning som går frem av FAL § 15-1 tredje ledd.

Forsikringstaker har rett til å oppnevne en begunstiget, se FAL § 15-2. Den begunstigede vil være berettiget til å motta forsikringssummen når denne forfaller. Gjensidige bestemmer at det i henhold til forsikringsavtaleloven kan oppnevnes en eller flere personer som begunstiget.⁵⁰ Enter har ikke bestemmelser om begunstigelser. Dette har i prinsippet ingen annen konsekvens enn at man følger reglene i § 15-2. Forsikringstaker har da rett til å oppnevne en begunstiget. If har et forbud i sine vilkår mot å oppnevne andre som begunstiget enn de som fremgår av vilkårene⁵¹ og FAL § 15-1. Spørsmålet er om selskapet har hjemmel til å forby dette. Forsikringsavtaleloven § 15-2 er fravikelig. Fravikeligheten er imidlertid den samme som for § 15-1. Det er forsikringstaker som kan velge om han vil oppnevne en begunstiget. If hevder at vilkåret ikke strider mot § 15-2.⁵² Begrunnelsen er at de som er forsikrede etter fører- og passasjerulykkesforsikringen ikke er navngitte personer. Det er de til enhver tid rettmessige personer om bord, som er forsikret. Det

⁴⁷ Se Enter 9.1.6.1.

⁴⁸ Se Hans Jacob Bull *Innføring i forsikringsrett* side 436.

⁴⁹ Se Gjensidige 1.2 første avsnitt, If 5.2 annet avsnitt og Enter 9.1.6.1 siste avsnitt.

⁵⁰ Se 1.2.1.

⁵¹ Se 5.2 tredje avsnitt.

⁵² Opplyst fra fagsjef for vilkår/kontrakt Jan Gregersen i If.

oppstår da problemer i forhold til FAL § 11-2 tredje ledd. Oppnevnes en begunstiget skal forsikringsbeviset opplyse om hvem som er oppnevnt, hvilket ikke er praktisk gjennomførbart i den type forsikring det her er tale om. Videre begrunner If forbudet med at dersom det oppnevnes en begunstiget, vil denne ha krav på forsikringssummen, uavhengig av hvem ombord som forulykkes. Den oppnevnte vil da gå foran en passasjers ektefelle, og dette anser If som klart urimelig. Dette er det lett å være enig i, og kan heller ikke anses å ha vært lovgivers intensjon. Imidlertid er Ifs argumentasjon etter min mening ikke helt treffende. I all hovedsak vil den som tegner forsikring på en fritidsbåt også være eier av båten. Ulykkesforsikringen gjelder naturligvis også for forsikringstaker/eier. Det vil ikke være problematisk at forsikringstaker/eier kan oppnevne en begunstiget, dersom *han* skulle dø som følge av en ulykke.⁵³ Denne retten er fratatt ham av If. Jeg finner det vanskelig å gi et entydig svar på dette problemet. Ifs argumenter bør tillegges vekt. Videre må man forutsette at forsikringstaker er kjent med vilkåret og derved akseptert det. Paragraf 15-2 kan etter min mening heller ikke anses å stenge for at forsikringstaker fraskriver seg retten til å oppnevne en begunstiget. Til støtte for dette synet kan det anføres at dersom forsikringstaker faktisk oppnevner en begunstiget, kan begunstigelsen gjøres ugjenkallelig, se § 15-2 annet ledd. Jeg mener da at han bør kunne fraskrive seg retten til i det hele tatt å oppnevne en begunstiget. Etter dette taler de beste grunner for at vilkåret ikke er ugyldig.

3.2.3 Hva forsikringen omfatter

En forutsetning for dekning er at forsikrede er rammet av en ulykkesskade.⁵⁴ Det er imidlertid intet krav om forsikrede faktisk må befinne seg ombord i båten. Selskapene svarer også for ulykkesskade som rammer den forsikrede når denne er utenfor båten, så sant det er båten som er den direkte årsak til skaden.

I vilkårene defineres ”ulykkesskade” som en skade på kroppen forårsaket ved en plutselig, ytre fysisk begivenhet – ulykkestilfelle – som inntreffer i forsikringstiden. If krever i tillegg

⁵³ Det er slik jeg forstår Gjensidiges regulering, hvilket også må bli løsningen for Enters del.

⁵⁴ Se Gjensidige 2, If 3 første avsnitt og Enter 9.1.1.

at skaden skal være uforutsett. Det er tvilsomt om kriteriet ”uforutsett” har en selvstendig betydning i tillegg til kravet om at skaden skal oppstå plutselig.⁵⁵ Det kan videre spørres om kravet om ”uforutsett” er forenlig med FAL § 13-9 da det inneholder et subjektivt element.⁵⁶

Kriteriene ”plutselig, ytre fysisk begivenhet” finnes igjen, i tilnærmet lik ordlyd, i kasko vilkårene.⁵⁷ Disse kriteriene blir drøftet i kapittel 5.

3.2.4 Hvilke skader som erstattes

3.2.4.1 Dødsfall

Dersom ulykkesskaden medfører dødsfall innen ett år, betaler Gjensidige og Enter dødsfallerstatning med kr 100 000.⁵⁸ Personer over 75 år er ikke omfattet av Enters forsikring.⁵⁹ If har samme erstatningssum, men betaler dersom ulykkesskaden fører til at forsikrede dør innen *to* år.⁶⁰

If bestemmer at dersom forsikrede ikke etterlater seg ektefelle/registrert partner/samboer eller forsikrede ikke forsørget barn, begrenses erstatningen til kr 20 000.⁶¹ Hos Enter bestemmes det at erstatningen begrenses til kr 5000 dersom forsikrede hverken hadde ektefelle⁶² eller barn under 20 år på dødsfalltidspunktet.⁶³ Gjensidige regulerer ikke denne situasjonen hvilket medfører at erstatningen ikke begrenses i en slik situasjon.

⁵⁵ Se i den anledning Selmer, *Forsikringsrett*, side 259-261 og Rt 1912 side 900. I en annen retning Sørensen, *Forsikringsret*, side 514.

⁵⁶ Se Andreas Arntzen, *Forsikringsrett*, i samarbeid med Rune Njøs Jacobsen og Sven Iver Steen side 241. Spørsmålet diskuteres i forhold til skadeforsikring, men løsning må være tilsvarende for personforsikring, sml FAL §§ 1-3 og 10-3.

⁵⁷ Se Gjensidige *Båtkasko* 3, If 4.3 og Enter 3.2.1 D.

⁵⁸ Se Gjensidige *Fører- og passasjerulykke* 3.1 og Enter 9.1.6.1 første avsnitt.

⁵⁹ Jf avsnitt 3.2.1.

⁶⁰ Se 5.2.

⁶¹ Se 3.

⁶² Som ektefelle regnes også registrert partner, se avsnitt 3.2.2.

Der invalideerstatning er utbetalt for samme skade som medførte dødsfallet kommer det som måtte være betalt til fradrag i dødsfallerstatningen.⁶⁴

Dør forsikrede senere enn ett år⁶⁵ etter ulykkesskaden inntraff, utbetales invalideerstatning dersom skaden hadde medført varig medisinsk invaliditet.⁶⁶ Det er en forusetning at dødsfallet skyldtes ulykkesskaden.

3.2.4.2 Invaliditet

Medfører ulykkesskaden at den forsikrede dør innen ett år, utbetales ingen invalideerstatning.⁶⁷ Dør forsikrede i dette tidsrommet, utbetales dødsfallerstatning.

Ved ulykkesskade som ikke medfører dødsfall, har forsikrede rett til invalideerstatning. Det må derfor undersøkes om forsikrede er blitt påført en skade som dekkes av forsikringen. Spørsmålet er når denne undersøkelsen kan foretas. Selskapene opererer med ulike tidsangivelser i forhold til dette. Dersom forsikrede blir varig medisinsk invalid innen ett år etter skadedagen, har han i Gjensidige krav på invalideerstatning tidligst ett år etter skadedagen,⁶⁸ men endelig oppgjør kan utsettes i inntil tre år dersom invalidegraden kan forandre seg. Enter utbetaler invalideerstatning dersom skaden innen *tre* år har medført en invaliditet som antas å bli livsvarig.⁶⁹ Invalidegraden vurderes imidlertid ett år etter skadedagen, og erstatningen forfaller til betaling på årsdagen for skaden.⁷⁰ Utgangspunktet for begge selskapene vil dermed være at invaliditetsgraden vurderes etter ett år, og at erstatningen da forfaller til betaling. If har en annen løsning enn de to førstnevnte ved at det

⁶³ Se 9.1.6.1.

⁶⁴ Se Gjensidige 3.1, If 5.2 første avsnitt og Enter 9.1.6.1 andre avsnitt.

⁶⁵ Hos If senere enn to år.

⁶⁶ Se Gjensidige 3.1, If 5.2 første avsnitt og Enter 9.1.6.2. Om begrepet "varig medisinsk invaliditet" se avsnitt 3.2.4.2.

⁶⁷ Se Gjensidige 3.2 og Enter 9.1.6.2. Hos If innen 2 år hvilket går frem av 5.2 sammenholdt med 5.3.

⁶⁸ Se 3.2.

⁶⁹ Se 9.1.6.2.

⁷⁰ Se 9.1.6.2.4.

ikke er angitt en tidsgrense i vilkårene for når invaliditeten må manifestere seg.⁷¹ Utbetaling av invalideerstatning forfaller når varig invalidegrad kan fastsettes.

Vilkåret for å få invalideerstatning er at forsikrede har blitt påført en skade som medfører varig/livsvarig medisinsk invaliditet. Enter bruker kun begrepet ”invaliditet”. Dette utgjør neppe noen forskjell da invaliditetsgraden fastsettes etter de samme kriterier.⁷²

Selskapenes ansvar er begrenset til forsikringssummen.⁷³ Ved fullstendig invaliditet utbetales forsikringssummen. Ved delvis invaliditet utbetales en forholdsmessig del av forsikringssummen.⁷⁴ Det er verdt å merke seg den forholdsvis store forskjellen mellom selskapenes forsikringssummer. Ved fullstendig invaliditet utbetaler Gjensidige kr 500 000 mens If og Enter har en forsikringssum på kr 200 000.

If og Enter har i tillegg en maksbegrensning i forhold til samlet ansvar der flere blir skadet ved samme hendelse.⁷⁵ Enter har et maksimalt ansvar på kr 1,5 millioner mens Ifs maksimale ansvar er på kr 1 million. Dersom disse summene ikke er store nok til å dekke de forsikredes krav, blir kravene redusert forholdsmessig. Gjensidige har ingen slike begrensninger.

3.2.4.3 Renter

Det går frem av vilkårene at forsikringssummen ikke kommer til utbetaling før en viss tid etter ulykkesskaden. Forsikrede har imidlertid krav på renter av forsikringssummen i tiden fra ulykken inntraff til erstatningen forfaller til betaling, se FAL § 18-4 første ledd. Bestemmelsen knytter spørsmålet om når renten begynner å løpe til det tidspunkt melding

⁷¹ Se 5.3.

⁷² Se Gjensidige 4 nr 1b, If 5.3 andre avsnitt og Enter 9.1.6.2.1. Invaliditetsgraden fastsettes utfra Sosialdepartementets Invalidetabell av 21.4.1997.

⁷³ Se Gjensidige 3.2, If 3 andre avsnitt og Enter 9.1.6.2.

⁷⁴ Se fotnote 48.

⁷⁵ Se If 3 siste avsnitt og Enter 9.1.6.

om forsikringstilfellet⁷⁶ blir sendt selskapet. Renten begynner å løpe to måneder etter at slik melding er sendt selskapet.

Selskapene har plikt til å opplyse om retten til renter etter § 18-4 i forsikringsvilkårene, se § 18-4 siste ledd. Selskapene har overholdt denne plikten.⁷⁷

3.2.5 Begrensninger i dekningen

Selskapene har omfattende begrensninger i dekningen. Begrensningene knytter seg i hovedsak til to ulike forhold. Den første typen av begrensninger har med forsikredes helsetilstand å gjøre.⁷⁸ Lider forsikrede, før skadedagen, av nærmere angitte sykdommer, er forsikringsgiver ikke ansvarlig selv om ulykkesskaden kan påvises som årsak.⁷⁹ Denne typen begrensninger relaterer seg til selve dekningsområde, det er objektive unntak fra dekningen; dersom sikrede lider av en av de angitte sykdommene, er han ikke dekket under forsikringen. Andre sykdommer/tilstander kan medføre reduksjon i erstatningen.⁸⁰

Den andre typen begrensninger knytter seg til forsikredes fremkallelse av forsikringstilfellet. Her vil forsikringsavtalelovens tvingende regler legge begrensninger på selskapenes muligheter til å fraskrive seg ansvar. I forhold til forsettlig fremkallelse av et forsikringstilfelle er selskapene ikke ansvarlig, men dersom den forsikrede på grunn av alder eller sinnstilstand ikke kunne forstå rekkevidden av sin handling, er selskapene likevel ansvarlig.⁸¹ Dette samsvarer med den ufravikelig regelen i FAL § 13-8 første ledd, første og andre punktum.

⁷⁶ Forsikringstilfellet inntreffer når en fare som forsikringen dekker mot inntreffer, og det samtidig oppstår et tap som forsikringsgiver svarer for. I dette tilfelle vil faren være en plutselig, ytre fysisk begivenhet, og tapet være varig medisinsk invaliditet.

⁷⁷ Se Gjensidige *Generelle vilkår* 17, If *Generelle vilkår* 3 og Enter 8.4.

⁷⁸ Gjensidige 5.2, If 5.4.3 og Enter 9.1.3.2.

⁷⁹ Se Gjensidige *Fører- og passasjerulykke* 5.2, If 5.4.3 tredje avsnitt og Enter 9.1.3.2 første avsnitt.

⁸⁰ Se Gjensidige 5.1, If 5.4.3 fjerde avsnitt og Enter 9.1.3.2 andre og tredje avsnitt.

⁸¹ Se Gjensidige 5.2 niende strekpunkt, If 5.4.1 og Enter 9.1.3.3.

Dersom forsikrede har fremkalt forsikringstilfellet grovt uaktsomt, kan selskapets ansvar settes ned eller falle bort, se FAL § 13-9. Det samme gjelder der forsikrede har fremkalt forsikringstilfelle ved grov uaktsom overtredelse av en sikkerhetsforskrift. Selskapene har inntatt i sine vilkår bestemmelser som fremhever dette.⁸²

Enter bestemmer at forsikrede plikter å la seg undersøke av en lege utpekt av selskapet, og i visse tilfeller underkaste seg operasjon.⁸³ Brudd på disse pliktene kan medføre at selskapet henholdsvis stanser utbetalingen og at forsikrede får redusert erstatning. Her skal det kun påpekes at vilkåret bør underkastes en vurdering i forhold til FAL § 13-12.

3.3 Rettshjelp

Rettshjelpforsikring er en forsikring som dekker forsikringstagers utgifter til en tvist knyttet til den forsikrede gjenstand. En rettshjelpdekning inngår i dag normalt i de fleste typer forsikring.

3.3.1 Hvem forsikringen gjelder til fordel for – sikrede

Forsikringen gjelder til fordel for sikrede i egenskap av personlig eier eller rettmessig bruker når han er part i tvist knyttet til den forsikrede båt.⁸⁴

En forutsetning for dekning er at tvisten oppstår mens forsikringen er ikraft, men i enkelte situasjoner gjelder forsikringen for tvister oppstått både før og etter forsikringens ikrafttreden.

Dersom båten selges, og forsikringen opphører i den forbindelse, gjelder likevel rettshjelpdekningen i forhold til tvist som kan oppstå dersom sikrede er part i tvisten i egenskap av tidligere eier.⁸⁵

⁸² Se Gjensidige *Generelle vilkår* 9, If 5.4.2 og Enter 9.1.3.4.

⁸³ Se 9.1.6.2.4 tredje og fjerde avsnitt.

⁸⁴ Se Gjensidige *Rettshjelp* 1, If 10.1.1, Enter 7.1.1 og Norske Sjø 10.1

⁸⁵ Se Gjensidige 1.1 femte avsnitt nr 1, If 10.1.5, Enter 7.1.1 og Norske Sjø 10.1.02

Det kan også tenkes at det oppstår tvist med grunnlag i forhold som forelå før forsikringen trådte ikraft. Et eksempel kan være tvist i forbindelse med kjøpet av båten der forsikring ennå ikke er tegnet. Gjensidige dekker kjøpers (sikrede) rettshjelputgifter der den aktuelle båt på kjøpstidspunktet var forsikret i Gjensidige.⁸⁶ Dette vilkåret kan forstås på to måter. Den første er at båten også av selger må være forsikret i Gjensidige. Den andre er at kjøper tegner forsikring på båten fra kjøptidspunktet uten noe krav om at båten fra før er forsikret i Gjensidige. Dersom sikredes rettigheter står og faller på hvilket selskap båten fra før av har vært forsikret i, må dette gå klart frem av vilkårene.⁸⁷ Etter min mening må derfor det siste alternativet være korrekt. If, Enter og Norske Sjø har en annen ordlyd i sine vilkår.⁸⁸ Rettshjelpforsikringen dekker ikke dersom sikrede ved forsikringens ikrafttreden var kjent med det som senere ble tvistegrunnlaget og forstod eller måtte forstå, at tvist kunne oppstå.⁸⁹

3.3.2 Hvilke utgifter dekkes

Sikrede har under en rettshjelpforsikring ingen blanco fullmakt til å pådra seg utgifter som selskapet dekker. Det er presisert i vilkårene at det er de nødvendige utgifter sikrede kan kreve dekket.⁹⁰ Gjensidige presiserer i tillegg at utgiftene må være rimelige, mens Norske Sjø's vilkår ikke dekker omkostninger som er forårsaket uten rimelig grunn eller som er uforholdsmessig store i forhold til selskapets interesse i saken. Hva som er "rimelig grunn", må avgjøres konkret i hvert enkelt tilfelle.

Vilkårene regulerer hva slags typer utgifter som dekkes,⁹¹ hvilket for det første er utgifter til advokat når sikrede er part i tvist knyttet til det forsikrede fartøy.⁹² Sikrede skal ha en

⁸⁶ Gjensidige 1.1 femte avsnitt nr 2.

⁸⁷ If avtaleloven § 37 nr 3. Se også avsnitt 5.4.

⁸⁸ Se If 10.1.6, Enter 7.1.5 og Norske Sjø 10.1.02

⁸⁹ Det er en trygg antagelse at dette også gjelder i forhold til Gjensidige.

⁹⁰ Se Gjensidige 1.1 første avsnitt, If 10.1.1, Enter 7.1.2 og Norske Sjø 10.3.02 og 10.3.03

⁹¹ Se Gjensidige 1.1 første avsnitt, If 10.1.1, Enter 7.1.2 og Norske Sjø 10.1.01

⁹² Jeg forutsetter at sikrede faktisk er part i en tvist, og går ikke inn på hva som skal til for at en tvist kan sies å foreligge.

mulighet til å rådføre seg med advokat vedrørende den aktuelle tvist for derigjennom og vurdere videre rettslig skritt. Velger sikrede å gå til sak, dekker rettshjelpforsikringen utgifter knyttet til rettsbehandlingen. I den forbindelse dekkes også utgifter til sakkyndige og vitner. Utgifter til sakkyndige som ikke er oppnevnt av retten, dekkes kun hvis utgiftene på forhånd er godkjent av selskapet.⁹³ Utgifter til vitner dekkes kun ved hovedforhandling og bevisopptak.⁹⁴

3.3.3 Begrensninger i dekningen

Dersom sikrede taper en eventuell rettssak, skal han som hovedregel dekke motpartens saksomkostninger, se tvistemålsloven⁹⁵ § 172 første ledd. Idømte saksomkostninger dekkes ikke under forsikringen.⁹⁶ Dette vil nødvendigvis svekke sikredes motivasjon for å gå til sak.

Taper sikrede saken i første instans, har han i utgangspunktet rett til å anke.⁹⁷ De rettsgebyr som påløper i ankeinstansen, dekkes imidlertid ikke under rettshjelpforsikringen.⁹⁸

Selskapene har unntatt fra rettshjelpdekningen ulike typer tvister.⁹⁹ For oversikt over unntakene henviser jeg til vilkårene.

Et unntak som If er alene om å ha, skal imidlertid nevnes. Krav om bergelønn¹⁰⁰ fremsatt av sikrede, er ikke dekket under forsikringen.¹⁰¹ Begrunnelsen for dette unntaket antas å

⁹³ Se Gjensidige 1.1 andre avsnitt, If 10.1.2, Enter 7.1.2 og Norske Sjø 10.1.01

⁹⁴ Se fotnote 93.

⁹⁵ Lov om rettergangsmåten for tvistemål (tvistemålsloven) av 13 .august 1915 nr 6.

⁹⁶ Se Gjensidige 1.1 andre avsnitt, If 10.1.2, Enter 7.1.2 og Norske Sjø 10.1.01

⁹⁷ Se tvistemålsloven §§ 355 – 360.

⁹⁸ Se fotnote 93.

⁹⁹ Se Gjensidige 1.3, If 10.3, Enter 7.3 og Norske Sjø 10.2

¹⁰⁰ Jf sjøloven kapittel 16.

¹⁰¹ Se 10.3.2

være at selskapet ikke vil oppmuntre fritids- og småbåter til å drive med berging, men overlate dette til profesjonelle.

3.3.4 Forsikringssum

Selskapenes ansvar er begrenset til forsikringssummen. Sikrede må i tillegg dekke en viss del selv uavhengig av forsikringssummen, egenandelen.

Gjensidige har høyest forsikringssum, kr 100 000, og er dermed mest gunstig for sikrede i tilfelle tvist oppstår.¹⁰² If og Enter har en forsikringssum på kr 80 000,¹⁰³ mens Norske Sjø har en forsikringssum på kr 50 000.¹⁰⁴

Gjensidige, If og Enter fastsetter en egenandel på kr 4000 med tillegg av 20% av det overskytende beløp.¹⁰⁵ Dette innebærer at sikrede må dekke de første 4000 kronene selv, og deretter 20 øre av hver krone. Norske Sjøes egenandel er på kr 2500,¹⁰⁶ i tillegg må sikrede dekke 20% av utgiftene utover egenandelen.

3.3.5 Saksgangen

Vil sikrede benytte seg av sine rettigheter under rettshjelpforsikringen, må han i utgangspunktet følge de formregler som selskapene har oppstilt.¹⁰⁷

Gjensidige, If og Enter bestemmer at selskapet må underrettes snarest mulig, og senest ett år etter at advokat ble kontaktet vedrørende den aktuelle tvist. Hos Norske Sjø er regelen derimot at hvis sikrede vil kontakte advokat angående en tvist, må selskapet underrettes på forhånd. Dersom sikrede ikke følger dette påbudet, får man spørsmålet om hvilken virkning dette har. Av vilkårets ordlyd kan det virke som et brudd medfører at selskapet ubetinget

¹⁰² Se 1.2.

¹⁰³ Se If 10.2 og Enter 7.2.

¹⁰⁴ Se 10.1.1.

¹⁰⁵ Se Gjensidige 1.2, If 7.4.2 og Enter 7.2.

¹⁰⁶ Se 10.1.1.

¹⁰⁷ Se Gjensidige 1.4, If 10.4.1, Enter 7.4 og Norske Sjø 10.3.01

ikke er ansvarlig, jf vilkårets ordlyd ”skal”, altså en objektiv ansvarsbegrensning. Vilkåret har imidlertid et subjektivt element; sikrede pålegges en plikt til å kontakte selskapet før han går til advokat. Sikredes plikter i forbindelse med et forsikringstilfelle¹⁰⁸ reguleres av FAL § 4-10, og kan ikke fravikes til skade for sikrede, jf § 1-3. Paragraf 4-10 gir ikke selskapene adgang til å fastsette en ubetinget ansvarsbegrensning, men legger opp til en skjønnsmessig vurdering av om selskapets ansvar skal settes ned eller falle bort. Vilkåret må derfor forstås innenfor rammene av § 4-10, hvilket innebærer at det ikke kan bli tale om en ubetinget ansvarsfrihet for selskapet.

Vedrørende valg av advokat er det visse forskjeller i vilkårene. Hos If og Enter kan sikrede selv velge advokat som passer for oppdraget. Gjensidige forbeholder seg imidlertid retten til å utpeke en advokat for sikrede. Denne bestemmelsen harmonerer dårlig med vilkåret om når selskapet skal underrettes. Sikrede plikter å underrette selskapet snarest mulig, men senest ett år etter at advokat ble kontaktet. Dette medfører at sikrede ikke sjelden vil ha valgt en advokat når selskapet underrettes, og da inntreffer selskapets rett til å utpeke en advokat for sikrede.

Norske Sjø har en annen løsning. Dersom selskapet og sikrede har felles interesser i tvistens utfall, bestemmer selskapet hvilken advokat som skal engasjeres. Det samme gjelder dersom det er nødvendig med juridisk bistand utenfor Norge. Felles interesser i sakens utfall foreligger blant annet der tvisten knytter seg til en tredjeperson. Har sikrede vært innblandet i en kollisjon, og det er uenighet om ansvaret, vil både sikrede og selskapet ha interesse av at tredjepersonen blir ilagt ansvar. Utenom disse tilfellene kan sikrede selv velge en advokat, hvilket vil være situasjonen der sikrede går til sak mot sitt eget selskap; sikredes båt kan ha blitt skadet under opplag, og selskapet nekter utbetaling under henvisning til et objektivt unntak fra farefeltet.

¹⁰⁸ Forsikringstilfellet vil her være at sikrede er part i en tvist.

3.4 Sikkerhetsforskrifter

3.4.1 Innledning

Sikkerhetsforskrifter er påbud i forsikringsavtalen om skadeforebyggende eller skadebegrensende anordninger eller tiltak, om kvalifikasjonskrav til sikrede eller andre, eller om bestemte fremgangsmåter eller rutiner ved bruk eller vedlikehold av forsikringsgjenstanden.¹⁰⁹ Sikkerhetsforskriftene kan være utarbeidet av selskapet selv, eller av andre; typisk offentlige myndigheter, og gjort til en del av forsikringsavtalen ved at selskapet henviser til disse.¹¹⁰

Sikkerhetsforskrifter er av vesentlig betydning for selskapene. Gjennom disse har selskapene mulighet til å styre forsikringstagers bruk av båten. Ved brudd på oppstilte sikkerhetsforskrifter har selskapene adgang til å ta forbehold om at det skal være helt eller delvis uten ansvar, jf FAL § 4-8. Selskapene kan reagere allerede der sikrede er mer enn bare lite å legge til last for bruddet på sikkerhetsforskriften, hvilket bryter med et av grunnprinsippene i forsikringsrett; forsikringstager skal være beskyttet mot sin egen simple uaktsomhet.¹¹¹ En forutsetning for at selskapene kan reagere er at det er årsakssammenheng mellom bruddet på sikkerhetsforskriften og forsikringstilfellet, jf annet punktum ”ikke skyldes overtredelsen”.

Formkrav til hvordan sikkerhetsforskriftene skal være utformet og presentert for forsikringstager går frem av §§ 1-2 (e) og 2-2 annet ledd litra c. Bakgrunnen for formkravene er problemet med de såkalte ”skjulte handlingklausulene”. I forhold til dekningsområde har det sjelden vært gitt preseptoriske regler. Det har vært opp til selskapene å avgjøre hvilke farer de vil dekke mot. Problemet oppstår der en objektiv farefeltklausul i realiteten omhandler forhold som sikrede er nærmest til å kontrollere. Det klassiske eksempelet er der forsikringsgiver ikke dekker tyveri av sykkel som ikke er låst.

¹⁰⁹ Se FAL § 1-2 (e) og Bull side 277 – 280.

¹¹⁰ Jf FAL § 2-2 annet ledd litra c.

¹¹¹ Se NOU 1987: 24 side 88.

Ordlydsmessig kan dette forstås slik at det er et objektivt unntak fra forsikringen der sykkelen ikke er låst. Det er derimot sikrede som er nærmest til å kontrollere dette, og hans forhold skal bli bedømt etter reglene om fremkallelse av forsikringstilfellet. Regler om dette var gitt i FAL 1930, se dennes § 20, og er videreført i FAL 1989, se § 4-9. Med innføring av den mer omfattende definisjonen av sikkerhetsforskrifter i FAL 1989 har lovgiver nå forsøkt å eliminere problemet med de skjulte handlingsklausulene.¹¹² Begrensninger i deknningen som som vedrører forhold som sikrede er nærmest til å kontrollere, må ikles sikkerhetsforskrifters form. Dersom dette ikke gjøres, er selskapet i utgangspunktet avskåret fra å påberope seg begrensningen, se § 2-2 tredje ledd, jf annet ledd litra c.

I tillegg må selskapene faktisk ha tatt forbehold om at det skal være helt eller delvis uten ansvar ved overtredelse av en sikkerhetsforskrift. Paragraf 4-8 er ingen hjemmel i seg selv, men hjemler kun adgangen til å ta et slikt forbehold.

3.4.2 Selskapenes sikkerhetsforskrifter

En sentral og meget viktig type sikkerhetsforskrift er at båten skal holdes i sjødyktig stand.

Gjensidige, If og Norske Sjø henviser til sjødyktighetsloven § 2.¹¹³ Sikkerhetsforskriften om at båten skal holdes i sjødyktigstand, knyttes altså av selskapene opp til begrepet usjødyktighet i lovens § 2. Dette er en regel som stiller krav til blant annet fartøyets utrustning sett hen til hvilket fartsområde fartøyet er bestemt til å brukes. Bestemmelsen gir anvisning på flere momenter som er med i vurderingen av om båten er sjødyktig. Begrepet er relativt, hvilket innebærer at man må se hen til båtens skrog, maskineri og bemanning, og vurdere dette i forhold til hvor båten skal brukes.¹¹⁴ En mindre landstedbåt vil være

¹¹² Se NOU 1987: 24 side 86, jf Ot prp nr 49 (1988-89) side 66.

¹¹³ Se Gjensidige *Krav ved bruk av båten* 1, If 5.2.1 og Norske Sjø 4.2

¹¹⁴ Jf AKN 2246 hvor det blir presisert av nemnda at ”en båt er usjødyktig i forhold til en kaskoforsikring hvis båten ikke er i en slik forfatning som den ut fra forsvarlig sjømannsmessig skjønn burde være i den aktuelle situasjon.”

usjødyktig for fart i Nordsjøen, mens en større seilbåt ikke vil være det. Man må derfor vurdere den aktuelle båt opp mot det aktuelle farvann.

Gjensidige har i tillegg en henvisning til sjøloven § 131. Denne omhandler skipsførers plikter, og da i all hovedsak hans offentligrettslige plikter knyttet til sjødyktighetsloven. Overtredelse av pliktene kan medføre straffeansvar, se straffeloven §§ 304 og 416 og sivilrettslig erstatningsansvar, se sjøl § 140. Denne bestemmelsen har liten selvstendig betydning utover sjødyktighetsloven § 2 i forhold til fritidsbåter.

Enter har en mindre utfyllende bestemmelse om sjødyktighet i sine sikkerhetsforskrifter.¹¹⁵ Her bestemmes at båten skal holdes i sjødyktig stand. Det er ingen henvisning til sjødyktighetsloven. Spørsmålet blir da om sjødyktigetsbegrepet som er angitt i loven, gir uttrykk for hva som ansees for å være sjødyktighet generelt. Sjødyktighetsloven har vært i kraft i vel 100 år, og begrepet sjødyktighet må anses å være knyttet opp til denne lovs § 2. Etter min mening vil det faktum at Enter ikke henviser til loven, ikke medføre at sjødyktighetsbegrepet skal ha en avvikende betydning fra loven. Dette innebærer at selskapenes sikkerhetsforskrifter i forhold til sjødyktighet reellt sett har samme innhold.

Selskapene har også oppstilt sikkerhetsforskrifter for når båten ikke er i bruk. Gjensidige, If og Norske Sjø bestemmer i sine vilkår at det skal føres forsvarlig tilsyn med båten.¹¹⁶ Enter bruker ikke begrepet "forsvarlig",¹¹⁷ men det er tvilsomt om dette utgjør noen reell forskjell. Dersom det er bestemt i vilkårene at det skal føres tilsyn med båten, og det kommer til tvist i så henseende, er det overveiende sannsynlig at vurderingstemaet vil være om tilsynet var forsvarlig. Jeg behandler derfor selskapene under ett.

Denne typen sikkerhetsforskrifter knytter seg til FAL § 1-2 (e) (1) om at sikrede skal sørge for bestemte anordninger eller treffe bestemte tiltak som er egnet til å forebygge eller

¹¹⁵ Se 4.1.

¹¹⁶ Se Gjensidige 1, If 5.2.1 og Norske Sjø 4.3.

¹¹⁷ Se Enter 4.1.

begrense skade.¹¹⁸ Ved at forsikringstager har plikt til å føre tilsyn med båt og fortøyninger, og å holde båten lens, reduserer man muligheten for at båten kan synke, drive av o.l. Det norske klima, med til dels store nedbørsmengder, utgjør en ikke ubetydelig risiko for slike farer. I tillegg har de fleste båter skroggjennomføringer under vannlinjen hvor det alltid vil være en risiko for lekkasje.¹¹⁹

Et eget spørsmål er om et forsvarlighetskrav tilfredstiller FALs krav om presisjon vedrørende sikkerhetsforskrifter, se § 1-2 (e) (1). Definisjonen etter denne bestemmelsen er ”at sikrede skal sørge for *bestemte* anordninger eller treffe *bestemte* tiltak” (min utheving). Spørsmålet blir da om begrepet ”forsvarlig tilsyn” tilfredstiller lovens krav til et bestemt tiltak. Det må derfor avgjøres hva som ligger i begrepet ”forsvarlig tilsyn”. Ved denne avgjørelsen finnes hjelp i høyesterettspraksis så vel som praksis fra nemndene. Det kan for det første slås fast at begrepet er relativt. I dommen om Hamar - Kappfergen¹²⁰ var forholdet at fergen sank under opplag og spørsmålet var om dette skyldtes uforsvarlig fortøyning og sviktende tilsyn. Høyesterett fant at hverken valg av opplagsplass eller fortøyningsmåte i utgangspunktet var uforsvarlig. Valgene forutsatte imidlertid ”regelmessig og betryggende tilsyn”.¹²¹ Tilsynet i denne saken gikk utpå at ekspeditøren for fergen hadde påtatt seg og se til fartøyet av og til, men hadde ingen instruks å forholde seg til og ble ikke avlønnet for arbeidet. Videre var det en lokal disponent på Kapp som så til fergen omtrent en gang i uken. Retten fant at dette tilsynet var klart uforsvarlig hensett til den verdi fergen representerte.

Etter en gjennomgang av avgjørelsene fra AKN i forhold til båtforsikring, virker det som nemnda ikke går inn på presisjonskravet til sikkerhetsforskriften, men knytter avgjørelsene opp mot om båten er i sjødyktig stand. Etter min mening er imidlertid ikke ”forsvarlig

¹¹⁸ Sikkerhetsforskriften kan også knyttes opp mot § 1-2 (e) (3) om at sikrede skal gå frem på bestemt angitte måter ved vedlikehold av båten. Jeg forholder meg i det videre til § 1-2 (e) (1).

¹¹⁹ Sikkerhetsforskrifter knyttet til dette, se If 5.2.1 tredje avsnitt og Enter 4.1 femte avsnitt.

¹²⁰ ND 1973 side 428.

¹²¹ Se ND 1973 side 428, på side 431.

tilsyn” et *bestemt* tiltak etter FAL § 1-2 (e) (1). En avgjørelse fra AKN om bygningsforsikring, underbygger mitt standpunkt. I AKN 1719 var en bygning over en periode ikke under daglig tilsyn. Bygningen hadde for lite oppvarming, hvilket medførte at vannet frøs og bygningen fikk vannskader. For forsikringsavtalen gjaldt en sikkerhetsforskrift som bestemte at bygningen skulle ha tilsyn slik at den tålte de påkjenninger den var beregnet for. Selskapet avkortet erstatningen med 50% under henvisning til sikkerhetsforskriften. Sikrede påpekte at husets sentralfyring sto på, samt at en ovn i kjelleren avga varme. Nemnda bemerket at den aktuelle sikkerhetsforskriften ikke var noe bestemt angitt tiltak, ”men en generelt utformet aktsomhetsplikt som ikke gir sikrede klar beskjed om hva slags handlinger han skal foreta for å hindre frostska-der.” Selskapets mulighet til å avkorte berodde da på om sikrede hadde fremkalt forsikringstilfellet grovt uaktsomt. I denne saken var så ikke tilfelle, og selskapet fikk ikke medhold. Selv om sikkerhetsforskriftene i denne saken ikke er identiske med de som behandles i denne oppgaven, er det etter min mening vesentlig likheter. Å pålegge sikrede å føre forsvarlig tilsyn har mer preg av å være en ”generelt utformet aktsomhetsplikt” enn et bestemt tiltak. Jeg mener at kravene i § 1-2 (e) (1) dermed ikke er oppfylt i forhold til de ovenfornevnte sikkerhetsforskrifter.

En annen type sikkerhetsforskrifter er de som relaterer seg til vedlikehold. Gjensidige og Norske Sjø har ikke egne bestemmelser om dette. Vedlikehold er uansett et moment i sjødyktighetsvurderingen, jf sjødyktighetsloven § 2. If og Enter har derimot oppstilt egne sikkerhetsforskrifter knyttet til vedlikehold.¹²² If bestemmer at forsikringstaker plikter å vedlikeholde fartøyet i forhold til hvorledes den anvendes. Hos Enter sies det kun at båten skal vedlikeholdes. Et naturlig spørsmål er om de nevnte sikkerhetsforskrifter er i overenstemmelse med FALs regler om presisjon.

¹²² Se If 5.2.1 første avsnitt og Enter 4.1 første avsnitt.

Begrepet vedlikehold er meget vidt. Etter FAL § 1-2 (e) (3) er det et krav om at sikkerhetsforskriften i forhold til vedlikehold skal gi sikrede informasjon om hvilke *bestemte* angitte måter han skal gå frem på.

Ifs sikkerhetsforskrift bestemmer at sikrede må vedlikeholde båten i forhold til hvorledes den anvendes. I AKN 1720 som gjaldt boligforsikring, hadde forsikringsavtalen en lignende sikkerhetsforskrift.¹²³ Snø og is hadde her gjort skade på takrenner. Selskapet ville avkorte med 50% under henvisning til brudd på sikkerhetsforskriften om vedlikehold. Nemnda bemerker at en sikkerhetsforskrift som kun sier at sikrede skal sørge for vedlikehold av bygning slik at den kan tåle de påkjenninger den er beregnet for ikke er noe ”bestemt” angitt tiltak, men en generelt utformet aktsomhetsplikt, jf AKN 1719. Etter min mening vil denne avgjørelsen få betydning for forståelsen av Ifs sikkerhetsforskrift. Da Ifs forskrift ordlydsmessig har tilnærmet samme innhold, er dette et tungtveinde argument for at forskriften ikke tilfredsstiller kravene i § 1-2 (e) (3). Dette innebærer at dersom selskapet vil avkorte må, sikrede grovt uaktsomt ha fremkalt forsikringstilfellet. I denne vurderingen vil den ikke-gyldige vedlikeholdsbestemmelsen komme inn som et tolkningsmoment.

Enters sikkerhetsforskrift bestemmer at båt og utstyr skal vedlikeholdes. Selskapet gjør i tillegg sikrede oppmerksom på at deler som er utsatt for slitasje, korrosjon e.l., må gis spesielt godt vedlikehold, og at deler som er forringet, må skiftes ut. Sikkerhetsforskriftens ordlyd tilsier at enhver skade som skyldes dårlig vedlikehold i utgangspunktet vil kunne medføre at ansvaret reduseres eller faller bort. Med unntak for pålegget om å skifte deler som er forringet, kan ikke Enters sikkerhetsforskrift anses som noe bestemt angitt tiltak. Argumentene for dette finnes i de ovenfornevnte avgjørelsene fra AKN. Dermed vil det også for Enter være slik at en eventuell avkorting i erstatningen beror på om sikrede grovt uaktsomt har fremkallt forsikringstilfellet, jf FAL § 4-9.

¹²³ ”Sikrede skal sørge for vedlikehold og tilsyn med forsikret bygning med tilknyttet utstyr, slik at bygningen kan tåle de påkjenninger den er beregnet for”, se VÅRs sikkerhetsforskrift 2.3.

Selskapene har også oppstilt andre sikkerhetsforskrifter enn de som det er redgjort for over. Dette er blant annet forsikrifter om brann og tyveri¹²⁴ og forskrifter gitt av offentlig myndighet, da spesielt regler om minstealder for fører¹²⁵. Disse reiser få prinsipielle spørsmål. Jeg henviser derfor til vilkårene for fullstendig oversikt.

4 Ansvar

4.1 Innledning

Fritidsbåter representerer et ikke ubetydelig faremoment for omgivelsene.

Ansvarsforsikring er derfor en trygghet både for sikrede og for eventuelle skadelidte.

Tryggheten for sikrede er at dersom en ulykke skulle inntreffe, vil hans potensielle erstatningskrav kunne bli dekket av selskapet. Dette gjelder i hovedsak også der sikrede selv var grovt uaktsom.¹²⁶ For en skadelidt er tryggheten at han har et selskap å rette kravet mot; han har en rett til å gå direkte på selskapet, se FAL § 7-6 første ledd.

Vilkårene er i utgangspunktet negativt avgrenset i forhold til hva som dekkes under forsikringen. Dersom sikrede eller en rettmessig bruker av båten pådrar seg et rettslig erstatningsansvar, har det ingen betydning hvorledes dette er pådratt så sant det er forårsaket av den forsikrede båt.¹²⁷

¹²⁴ Se Gjensidige *Tyveri- og brannsikring av fritidsbåt* 1 – 7, If 5.2.2 og 5.2.3, Enter 4.1 avsnitt 6 og 7 og Norske Sjø 4.1 og 4.8

¹²⁵ Se Gjensidige *Krav ved bruk av båten* 3, If 5.2.1, Enter 4.1 avsnitt 6 og Norske Sjø 4.5

¹²⁶ Se FAL § 4-9 andre ledd. Se også nedenfor om dette.

¹²⁷ Unntak for forsettlig fremkallelse av forsikringstilfellet, se FAL § 4-9 første ledd.

4.2 Hvem forsikringen gjelder til fordel for – sikrede

Forsikringen gjelder til fordel for sikrede¹²⁸ og rettmessig bruker eller fører av båten.¹²⁹ Gjensidige bruker begrepet ”forsikringstaker” isteden for ”sikrede”. Dette medfører neppe noen realitetsendring. Forsikringstaker vil i de fleste tilfelle være eier eller rettmessig bruker av båten. De andre selskapene påpeker at det er sikrede i egenskap av eier som er dekket under forsikringen. I de tilfeller der forsikringstaker ikke er eier, vil denne mest sannsynlig være en rettmessig bruker, f.eks der den ene ektefellen står som eier, mens den andre inngår avtale om forsikring av båten.

Forsikringsavtaleloven § 7-1¹³⁰ regulerer hvem en forsikring gjelder til fordel for. Forsikringen gjelder til fordel for forsikringstakeren, ektefellen og andre som er medlem av den faste husstand, se § 7-1 første ledd. Vi ser altså at vilkårene og § 7-1 regulerer personkretsen på forskjellig måte. Spørsmålet er om denne forskjellen innebærer en reell ulikhet. I normaltilfellene kan det legges til grunn at ektefellen og andre faste medlemmer av husstanden også vil være rettmessig bruker av den forsikrede båt. Her vil det altså ikke være noen forskjell mellom vilkårene og loven. Et unntak kan være der svigermor har blitt medlem av den faste husstand. Hun er nødvendigvis ikke automatisk rettmessig bruker av båten på egenhånd. Dette vil uansett bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle. En forsvarlig konklusjon er etter min mening at personkretsen i § 7-1 første ledd i de fleste tilfeller vil samsvare med vilkårenes.

4.3 Hva forsikringsgiver svarer for

Forsikringsgiver svarer for det rettslige erstatningsansvaret som sikrede eller en rettmessig bruker kan pådra seg.¹³¹ Dette ansvaret må være oppstått som følge av skade på personer eller ting.

¹²⁸ Jf FAL § 1-2 (c).

¹²⁹ Se Gjensidige *Båtansvar* 1, If 8.1, Enter 3.2.1 A og Norske Sjø 8.1.

¹³⁰ Bestemmelsen kan fravikes ved avtale, se paragrafens siste ledd.

¹³¹ Se Gjensidige 2, If 8.1, Enter 3.2.1 A og Norske Sjø 8.1.

Presiseringen av at erstatningsansvaret må være rettslig, innebærer en avgrensning mot rimelighets- og rettferdighets betraktninger.

Selskapets ansvar baserer seg på sikredes ansvar overfor skadelidte. Etter FAL § 7-6 første ledd kan skadelidte gå direkte på selskapet med sitt krav. Selskapet kan på sin side gjøre gjeldende de innsigelser mot kravet som sikrede har i forhold til skadelidte, se § 7-6 fjerde ledd.

En viktig innsigelse som sikrede, og dermed selskapet, har overfor skadelidte, er at det ikke foreligger noe ansvarsgrunnlag. Ansvarsgrunnlaget går frem av sjøloven § 151.

Bestemmelsen pålegger rederen ansvar for skader som skyldes feil eller forsømmelse av de som forestår driften av skipet. Rederen blir altså ansvarlig uavhengig av egen skyld, men da bestemmelsen krever at de rederen svarer for må ha utvist uaktsomhet, er ikke ansvaret rent objektivt. Paragrafen passer ikke godt i fritidsbåtforhold, men det er utrykkelig slått fast i rettspraksis at bestemmelsen får anvendelse også på lystbåter.¹³² I fritidsbåtforhold vil normalt eier være reder i sjølovens forstand. Han vil svare for sin egen uaktsomhet, men vil også kunne bli ansvarlig for skader som de ombordværende volder ved uaktsomhet. De personer som eier har med seg, blir ansett som hjelpere i relasjon til § 151.¹³³ Rederansvar kan også foreligge der eier låner ut båten, med den følge at han blir ansvarlig for lånetakers uaktsomhet. Dette er slått fast i Passbåtdom II.¹³⁴ Eier lånte her ut båten til sin sønn, som ved uaktsom kjøring forvoldte en annens død. Faren ble ikke hørt med at rederansvar i et slikt tilfelle ikke kunne foreligge. Høyestrett påpeker tvert i mot at når skaden er undergitt ansvarsregelen i sjøloven § 8 (någjeldende lov § 151), er det ”nokså klart at rederansvaret må bæres av” faren. Forsikringsgivers ansvar avhenger dermed av om sikrede er ansvarlig etter § 151.

¹³² Se Rt. 1973 side 1334 (Passbåtdom II).

¹³³ Se Falkanger og Bull side 149.

¹³⁴ Rt 1973 side 1334.

Hvorvidt det utenfor ansvarsregelen i § 151 kan oppstilles et objektivt ansvar for de skader som et fartøy volder, tar jeg ikke stilling til.¹³⁵

Et annet vilkår for erstatning er at skadelidte har lidt økonomisk tap. Dersom skadelidte ikke har et økonomisk tap, vil dette være en innsigelse som selskapet kan rette mot kravet.

En tredje erstatningsrettslig innsigelse er der det ikke foreligger årsakssammenheng mellom sikredes handling og den skadelidtes tap. Et eksempel kan være der skadelidtes båt allerede er blitt påført skader av en tredje båt, og der den skade sikredes båt påførte ikke hadde betydning for skadelidtes havari.

Dersom skadelidte har medvirket til skaden ved egen skyld, kan hans erstatningskrav reduseres eller faller helt bort, se skadeserstatningsloven § 5-1.¹³⁶ Loven gir anvisning på flere momenter som skal tas i betraktning ved avgjørelsen om ansvaret skal reduseres.

Etter skadeserstatningsloven § 5-2 kan sikredes (skadevolder) ansvar lempes dersom det utfra en konkret vurdering¹³⁷ vil virke urimelig tyngende. Lemping av ansvaret vil i denne sammenheng bety at erstatningssummen på objektivt grunnlag kan settes ned, også til null.¹³⁸ Denne innsigelsen kan derimot neppe et forsikringsselskap nyte godt av. Det kan uansett falle tilbake på forsikringssummen som grense for sitt ansvar.¹³⁹

Ovenfor er det gjort rede for at selskapet kan gjøre de samme erstatningsrettslige innsigelsene gjeldende overfor skadelidte som sikrede kunne ha gjort. Selskapet kan som hovedregel også gjøre gjeldende forsikringsrettslige innsigelser som det måtte ha mot sikrede, overfor skadelidte, se FAL § 7-6 fjerde ledd annet punktum. Situasjonen er her

¹³⁵ Spørsmålet blir drøftet i Falkanger og Bull side 143 og 144. En videre drøftelse av dette spørsmålet vil bli for omfattende i forhold til denne oppgavens tema.

¹³⁶ Lov om skadeserstatning av 13/6-1969 nr 26.

¹³⁷ Se skadeserstatningsloven § 5-2 for momentene som inngår i vurderingen om lemping av ansvar.

¹³⁸ Se Nils Nygaard i Norsk Lovkommentar, note 320 til skadeserstatningsloven

¹³⁹ Se Bull side 420.

betydelig mer komplisert. Her påpekes kun utgangspunktet; skadelidte står som hovedregel i sikredes sko.¹⁴⁰ Har forsikringsdekningen opphørt å gjelde på ansvarstidspunktet på grunn av sikredes manglende premieinnbetaling, vil selskapet kunne gjøre dette gjeldende overfor skadelidte. Selskapet kan likeledes hevde at vedkommende ansvar ligger utenfor forsikringens dekningsfelt, eller at ansvaret må reduseres da det overstiger forsikringssummen. Ved brudd på opplysnings- og omsorgsplikter kan selskapet gjøre gjeldende at ansvaret helt eller delvis ikke dekkes.¹⁴¹

Det er presisert i vilkårene til tre av selskapene at forsikringen dekker følger av en skade som først viser seg etter forsikringstidens utløp.¹⁴² Dette vil for eksempel være tilfellet der den forsikrede båt kolliderer med et annet fartøy, og en av skadene ikke viser seg før etter forsikringstidens utløp. Selskapet vil her svare for skaden selv om den først manifesterer seg etter utløpet av forsikringen. Man benytter seg altså av et ”faren rammer” prinsipp.¹⁴³ Gjensidige har ingen bestemmelser tilsvarende de tre andre. Dette utgjør neppe noen reel forskjell. Forsikringen gjelder ansvar for skader oppstått i forsikringstiden. Selv om følgene av den erstatningbetingede handlingen først viser seg etter forsikringstidens utløp, vil dette ansvaret være dekket hos Gjensidige. Det blir tale om et bevisspørsmål om handlingen ble foretatt i forsikringstiden eller ikke.

På den annen side svarer selskapene ikke for følger av en skadevoldende handling som er foretatt før forsikringstiden begynte.¹⁴⁴ Gjensidige har ikke bestemmelser om dette uten at det innebærer noen realitetsforskjell fra de andre selskapene. Det blir igjen et bevisspørsmål om handlingen er foretatt før forsikringstiden begynte.

¹⁴⁰ Skadelidtes stilling ved tvungen ansvarsforsikring er betydelig sterkere, se FAL § 7-7.

¹⁴¹ Se FAL §§ 4-8 og 4-9. Se forøvrig Bull side 421flg.

¹⁴² Se If 8.1 andre avsnitt, Enter 3.2.1 A og Norske Sjø 8.1.

¹⁴³ Se ND 1950 side 458.

¹⁴⁴ Se fotnote 142.

4.4 Hva forsikringsgiver ikke svarer for

Selskapene har til dels omfattende begrensninger i dekningen.

Erstatningsansvar som sikrede eller en rettmessig bruker pådrar seg ved en forsettlig handling, er unntatt fra dekningen.¹⁴⁵ Dette følger også direkte av ordlyden i FAL § 4-9 første ledd. Der handlingen er forsettlig, men ikke svikaktig, kan selskapene unntaksvis pålegges ansvar. Dette er i imidlertid lite hensiktsmessig i ansvarsforsikring.¹⁴⁶

Kan sikrede, eller en som sikrede identifiseres med etter reglene i § 4-11, på grunn av alder eller sinnstilstand ikke forstå rekkevidden av sin handling, kan selskapene ikke påberope seg reglene i § 4-9, se § 4-9 femte ledd.

På et annet plan ligger unntakene for visse persongrupper.¹⁴⁷ Ansvar som sikrede pådrar seg overfor nær familie, er ikke omfattet av forsikringen. Bakgrunnen for dette må knyttes opp mot de vanskelige grensedragninger som her kan oppstå. Det er ansvaret overfor tredjemann som er hovedelementet i en ansvarsforsikring. Selskapene vil heller ikke overta risikoen for ansvar sikrede kan komme opp i overfor skade på ting som sikrede og skadelidte eier i fellesskap.

Har sikrede forsettlig eller grovt uaktsomt voldt skade på person, kan han pålegges å betale oppreisning etter skadeserstatningsloven § 3-5. Dette er erstatning for ikke-økonomisk tap, en "tort og svie" erstatning. Selskapene er ikke villig til å overta risikoen for et slikt type ansvar.¹⁴⁸ Grunnen til dette må søkes i selve grunnstenen i forsikringsinstituttet. Selskapet overtar sikredes risiko for økonomisk tap eller ansvar. Sikredes ansvar for en skadelidts

¹⁴⁵ Se Gjensidige *Generelle vilkår* 9, If 8.2.1, Enter 4.3 og Norske Sjø 8.4.1.

¹⁴⁶ Om grensedragningen mellom forsettlig og svikaktig fremkallelse, se Ot prp nr 49 (1988-89) side 67.

¹⁴⁷ Se Gjensidige *Båtansvar* 2 andre avsnitt, andre til femte strekpunkt, If 8.2.2 og 8.2.3, Enter 3.2.2 første til tredje strekpunkt og Norske Sjø 8.4.2 og 8.4.3.

¹⁴⁸ Se Gjensidige 2 andre avsnitt første strekpunkt, If 8.2.7, Enter 3.2.2 fjerde strekpunkt og Norske Sjø 8.4.7.

ikke-økonomiske tap er selskapene uvedkommende. Dette må være utgangspunktet. Vil sikrede ha en utvidet dekning, må han forhandle særskilt om dette.

En annen gruppe unntak knytter seg til ulike situasjoner der pådratt ansvar ikke er dekket under forsikringen.¹⁴⁹ Dette er ansvar oppstått mens fartøyet er brukt i ervervsmessig virksomhet og ansvar oppstått under trening eller deltagelse i konkurranse for motorbåter. Felles for unntakene er at risikoen for skade vil være betydelig større enn der sikrede selv bruker båten til fritidsformål. Ansvar som bygger på avtale, kontrakt eller garanti er også unntatt fra dekningen. Bakgrunnen for dette må antas å være at selskapet ikke er interessert i å overta sikredes ansvar overfor en kjøper. Dette er ikke en naturlig del av en ansvarsforsikring i fritidsbåtforhold.

4.5 Særlig om unntaket for selvforskyldt rus og grov uaktsomhet hos Norske Sjø
Norske Sjø unntar fra dekningen ansvar sikrede pådrar seg på grunn av selvforskyldt rus.¹⁵⁰ Dersom sikrede har vært grovt uaktsom avgjøres det under hensyn til skyldgraden og omstendighetene forøvrig om selskapet skal betale noe og i tilfelle hvor mye.¹⁵¹

Vilkårsbestemmelsene er problemfylte i forhold til forsikringsavtaleloven.

4.5.1 Ansvarsfrihet for selskapet ved selvforskyldt rus

Norske Sjøes unntak for ansvar sikrede pådrar seg på grunn av selvforskyldt rus, er utformet som en absolutt ansvarsfrihetsgrunn, altså en objektiv avgrensning av farefeltet. Spørsmålet er om en forsikringsgiver har anledning til ubetinget å fralegge seg ansvaret for sikredes handlinger begått i selvforskyldt rus.

Forsikringsavtaleloven av 1930 § 20 første ledd ga selskapene en mulighet til å fraskrive seg ansvar for et forsikringstilfelle voldt ved simpel uaktsomhet dersom sikrede handlet i

¹⁴⁹ Se Gjensidige 2 tredje avsnitt og *Fritidsbåt 2.2*, If 8.2.5 og 8.2.6, Enter 3.2.2 femte og sjette strekpunkt og Norske Sjø 8.4.5 og 8.4.6. For fullstendig oversikt over unntakene henvises det til vilkårene.

¹⁵⁰ Se 8.4.1 første punktum andre alternativ.

¹⁵¹ Se 8.4.1 andre punktum.

selvforskyldt rus.¹⁵² Under forberedelsen av den nye loven fant utvalget at denne regelen ikke var heldig og foreslo den ikke videreført. Utvalget mente at selvforskyldt beruselse skulle inngå i en vurdering av om forsikringstilfellet var fremkallt ved grov uaktsomhet, men ikke lenger være en absolutt ansvarsfrihetsgrunn.¹⁵³ Lovgiver var enig med utvalget.¹⁵⁴

Selskapene har ikke anledning til å stille opp andre absolutte ansvarsfrihetsgrunner enn de som fremgår av § 4-9 første ledd.¹⁵⁵ Dette blir også påpekt i en avgjørelse fra AKN. AKN 2175 omhandler kaskodekningen under forsikringen, men dette har ikke betydning da § 4-9 første ledd gjelder for alle typer av skadeforsikring. Saksforholdet var her at båteiers samboer førte båten i beruset tilstand og kolliderte med en bølgebryter. Båten fikk store skader. Samboeren ble tiltalt etter fritids- og småbåtloven § 37, jf § 33 for i alkoholpåvirket tilstand å ha ført en småbåt. Selskapet foretok identifikasjon og nektet erstatning. Det relevante i denne sammenheng er at selskapet i avslagsbrevet henviste til selvforskyldt beruselse som en absolutt ansvarsfrihetsgrunn. Nemnda tok avstand fra dette synspunktet og påpekte at en slik ansvarsfrihetsgrunn ikke har hjemmel i § 4-9. Selskapet kunne etter dette ikke avkorte i erstatningen.

Vi ser at det ikke er hjemmel for å innta en bestemmelse i vilkårene om ansvarsfrihet for ansvar sikrede pådrar seg på grunn av selvforskyldt rus. Norske Sjøes vilkår er dermed i strid med FAL § 4-9 første ledd. Dette vilkåret kan ikke opprettholdes.

4.5.2 Grov uaktsomhet

Norske Sjø bestemmer at dersom skaden er voldt ved grov uaktsomhet skal det avgjøres under hensyn til skyldgraden og forholdene forøvrig om selskapet skal betale noe og i tilfelle hvor mye.¹⁵⁶ Det legges altså opp til en skjønnsmessig vurdering.

¹⁵² Se NOU 1987: 24 s 101.

¹⁵³ Se NOU 1987: 24 s 101.

¹⁵⁴ Se Ot prp nr 49 1988-89 s 68.

¹⁵⁵ Jf § 1-3.

¹⁵⁶ Se 8.4.1 andre punktum.

Forsikringsavtaleloven § 4-9 andre ledd regulerer situasjonen der forsikringstilfellet er fremkalt ved grov uaktsomhet av sikrede. Bestemmelsen er ufravikelig, jf § 1-3. Det går imidlertid frem av paragrafen at den ikke gjelder ved ansvarsforsikring, jf første setning ”ved annen forsikring enn ansvarsforsikring”. I ansvarsforsikring er sikrede altså beskyttet også mot sin grove uaktsomhet. Grunnen til dette må søkes i hensynet til skadelidte.¹⁵⁷ Det var etter den tidligere forsikringsavtalelov mulig for selskapene å fralegge seg ansvaret for grovt uaktsomme handlinger fra sikredes side også i ansvarsforsikring. Utvalget mente at denne regelen ikke burde videreføres, noe lovgiver sluttet seg til.¹⁵⁸ Det var utvalgets oppfatning at skadelidte, som uskyldig tredjepart, også i situasjoner der sikrede var grovt uaktsom, burde ha mulighet til å søke erstatning hos selskapet. En mulig løsning kunne vært at skadelidte fikk dekning av selskapet, men med en rett for dette til å søke regress hos sikrede. Slik bestemmelsen er utformet er imidlertid dette ikke mulig.¹⁵⁹

Det er viktig å påpeke at det er den ”uspesifiserte” grove uaktsomheten sikrede er beskyttet mot. Selskapene har også i ansvarsforsikring anledning til å fastsette regler som pålegger sikrede å skjerpe aktsomheten i forhold til bestemte situasjoner.¹⁶⁰ Dette kan gjøres ved bruk av sikkerhetsforskrifter, for eksempel ved å fastsette et forbud mot å føre båt i beruset tilstand.¹⁶¹ Slike er ikke fastsatt av Norske Sjø, og man faller da tilbake på hovedregelen om at sikrede er beskyttet mot sine grovt uaktsomme handlinger.

Vilkåret er derfor i strid med FAL § 4-9, og kan ikke opprettholdes.

4.5.3 Avsluttende kommentarer

Det er flere momenter som tyder på at Norske Sjøes vilkår er utarbeidet i henhold til FAL 1930. Denne lovs § 20 hadde tilnærmet lik ordlyd som vilkår 8.4.1 andre punktum. I tillegg

¹⁵⁷ Se NOU 1987: 24 side 88.

¹⁵⁸ Se Ot prp nr 49 (1988-89) side 68.

¹⁵⁹ Se Bull side 254.

¹⁶⁰ Se NOU 1987: 24 side 100.

¹⁶¹ Se som eksempel Enter 4.1 tredje avsnitt.

har selskapet oppgitt at forsikringssummene er fastsatt etter den tidligere lov. Vilkår som var lovlige etter FAL 1930 må imidlertid underkastes sensur i forhold til forsikringsavtaleloven av 1989. Vilkår som er i strid med gjeldende ufravikelige lovbestemmelser, kan ikke opprettholdes.

4.6 Forsikringssum og begrensningsreglene i sjøloven kapittel 9

Forsikringssummen er grensen for selskapets ansvar. Dersom skadelidtes krav er større enn forsikringssummen, står sikrede i utgangspunktet personlig ansvarlig for den del av kravet som overskrider forsikringssummen.

På sjørettens område gjelder imidlertid visse særregler. Rederen, eller noen som han svarer for, har rett til å begrense sitt ansvar i samsvar med kapittel 9 i sjøloven, se § 171.¹⁶² Som påpekt foran vil eieren kunne bli pålagt rederansvar etter § 151 også der han selv ikke er å bebreide. Han vil være solidarisk ansvarlig sammen med den person som voldt skaden.¹⁶³

Begrensningssummene fremgår av § 175 nr 2 og 3.¹⁶⁴ Ansvarsgrensen etter disse bestemmelsene er 2 000 000 SDR¹⁶⁵ for personskade og 1 000 000 SDR for tingsskade som tilsvarer henholdsvis ca NOK 24 og 12 millioner. Gjensidige, If og Enter har fastsatt en forsikringssum som tilsvarer begrensningsbeløpene i sjøloven § 175 nr 2 og 3. Sikrede vil da ikke kunne stå igjen med et personlig erstatningsansvar. Unntak kan tenkes der sikrede forsettlig eller grovt uaktsomt har voldt tapet og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå, se § 174. Der sikrede forsettlig har voldt tapet vil selskapet ikke være ansvarlig, jf FAL § 4-9 første ledd. I forhold til grov uaktsomhet vil selskapene fortsatt kunne forholde seg til forsikringssummen som grense for sitt ansvar. Er skadelidtes tap større, står sikrede uten forsikringsmessig dekning for det overskytende.

¹⁶² Selskapet har rett til begrensning etter de samme reglene, se § 171 tredje ledd.

¹⁶³ Jf Rt 1973 side 1334.

¹⁶⁴ Begrensningssummen etter § 175 nr 1 for personskade gjelder skip i kommersiell fart, jf passasjerdefinisjonen i § 401.

¹⁶⁵ SDR står for special drawing rights, se § 505.

Etter sjøloven § 173 fremgår det at for visse typer krav gjelder ikke retten til ansvarsbegrensning. Det oppstår neppe noen problemer i fritidsbåtforhold knyttet til dette med de relativt høye forsikringssummene selskapene har fastsatt.

Det høyeste ansvar selskapene kan komme i er 3 000 000 SDR for en og samme hendelse.¹⁶⁶ If og Enter presiserer dette i vilkårene.¹⁶⁷ Hos Gjensidige går ikke dette tydelig frem, men løsning må nødvendigvis bli lik. Selskapene kan gjøre gjeldende de samme erstatningsrettslige innsigelser som sikrede kan overfor skadelidte, se FAL § 7-6 fjerde ledd, og har i tillegg lik rett til begrensning som sikrede, se sjøloven § 171 tredje ledd.

Norske Sjø har en vesentlig lavere forsikringssum enn de tre andre selskapene.¹⁶⁸ Maksimalt ansvar for en og samme hendelse er 500 000 SDR, der 333 000 SDR gjelder for skade på person mens 167 000 SDR gjelder for skade på ting. Forsikringssummen tilsvarer ca 4 775 000 NOK. Begrensningssummene i § 175 er ufravikelige for reder i den forstand at lavere begrensningsbeløp ikke kan avtales. Et forsikringsselskap er derimot ikke bundet av de aktuelle reglene. De har full anledning til å tilby en forsikring med lavere forsikringssum enn ansvarsbegrensningssummene i sjøloven. Realiteten i et slikt tilfelle som det foreliggende, blir da altså at der skadelidtes krav overstiger forsikringssummen står sikrede uten forsikringsmessig dekning opp til ansvarssummene i sjøloven § 175 nr 2 og 3. Det kan ikke utelukkes at en fritidsbåt kan påføre personer og ting skade for mer enn 4,7 millioner NOK. Den siste tids erstatninger for invaliditet under motorvognforsikring underbygger dette synet.

Selskapet har opplyst at forsikringssummen er satt utfra den tidligere sjøloven, og at de vurderer å oppjustere beløpet. Til dette skjer, løper sikrede en risiko for å sitte igjen med et ikke ubetydelig personlig erstatningsansvar dersom ulykken først er ute.

¹⁶⁶ Se § 175 4). Ansvarsbegrensningssummen etter sjøloven § 175 nr 2 og 3 kan overstige de nevnte summer dersom skipets tonnasje overstiger 2000 tonn. Dette vil neppe være aktuelt i fritidsbåtforhold.

¹⁶⁷ Se If 8.1 tredje avsnitt og Enter 3.2.1 A andre avsnitt.

¹⁶⁸ Se Norske Sjø 8.2.

5 Kasko

5.1 Innledning

Kaskoforsikring er en tingskadeforsikring. Kaskoforsikringen dekker hvor båten blir skadet eller går totalt tapt.

Kjernen i kaskoforsikring er at en skade eller et tap dekkes hvis skaden eller tapet kan føres tilbake til en fare som forsikringen dekker mot, farefeltet. En forutsetning er at skaden eller tapet er av en slik art, at det erstattes under forsikringen. Det blir altså viktig å klargjøre forsikringens tapsfelt såvel som forsikringens farefelt.

5.2 Hvem forsikringen gjelder til fordel for – sikrede

Gjensidiges kaskovilkår bestemmer at forsikringen gjelder til fordel for forsikringstaker, og andre med tinglyst eiendomsrett i båten, typisk en panthaver.¹⁶⁹ Det presiseres at forsikringsavtaleloven § 7-1¹⁷⁰ er fraveket. De tre andre selskapene har ikke egne bestemmelser i kaskovilkårene om hvem dekningen gjelder til fordel for. Man faller da tilbake på de generelle vilkårene om hvem forsikringen gjelder til fordel for. For Ifs vekommende gjelder forsikringen til fordel for eier, men også for andre som har økonomisk interesse i at fartøyet ikke skades eller går tapt når denne har mottatt særskilt bekreftelse fra selskapet om dette;¹⁷¹ normalt en panthaver. Hos Enter er det den som er nevnt i forsikringsbeviset som forsikringen gjelder til fordel for.¹⁷² Dette vil normalt være forsikringstaker. Unntaket kan være der den ene ektefellen eier båten, mens den andre ektefellen tegner forsikring på båten i eierektefellens navn. Forsikringen gjelder også for en panthaver når dette er særskilt avtalt og fremgår av forsikringsbeviset. Norske Sjø bestemmer at forsikringen gjelder til fordel for registrert eier og for rettmessig bruker eller

¹⁶⁹ Se Gjensidige *Båtkasko* 1.

¹⁷⁰ Om § 7-1 se avsnitt 4.2 ovenfor.

¹⁷¹ Se If 1 femte avsnitt.

¹⁷² Se Enter 1 tredje avsnitt.

fører.¹⁷³ For at andre med økonomisk interesse i farøyet/motor skal være dekket kreves særskilt avtale.

Selskapenes vilkår er ulikt utformet. Spørsmålet er hvor stor forskjellen reelt sett er. Det er båtens eier som normalt sett vil ha behov for å være dekket under kaskoforsikringen. Som oftest vil eier også være forsikringstaker i forbrukerforsikring. At enkelte selskap bruker begrepet eier, mens andre bruker forsikringstaker eller den som er nevnt i forsikringsbeviset, har derfor neppe stor betydning.

Det er verdt å merke seg at Gjensidige er det eneste selskapet som automatisk dekker en panthaver. Betydningen av dette skal imidlertid ikke overdrives. Det er tvilsomt om en panthaver i båten aksepterer at det tegnes forsikring uten at hans interesse er dekket.

5.3 Hva er omfattet av forsikringen

Båten, det vil si skrog, motor og seil, er omfattet av forsikringen.¹⁷⁴

For tilbehør og utstyr er ordlyden i vilkårene ulikt utformet. Gjensidige bestemmer helt generelt i sine vilkår at deler/tilbehør til båten er omfattet av forsikringen.¹⁷⁵ Det gis ikke veiledning på hva som ligger i begrepet ”deler/tilbehør”. Dersom et forsikringstilfelle inntreffer, er man tvunget til å foreta en skjønnsmessig vurdering på hva som er ”deler og tilbehør” til den forsikrede båt. I denne vurderingen vil tilbehørsbegrepet i alminnelig sjøforsikring gi veiledning.¹⁷⁶ Av Ifs vilkår fremgår det at tilbehør som har en naturlig sammenheng med fartøyets bruk, er omfattet av forsikringen.¹⁷⁷ Her får man en angivelse, dog upresis, om hva slags tilbehør som er omfattet av forsikringen. Visse kategorier tilbehør kan trygt antas å ha naturlig sammenheng med båtens bruk; kompass, ekkolodd,

¹⁷³ Se Norske Sjø 1 nr 1.

¹⁷⁴ Se Gjensidige 2 første strekpunkt, If 3.2.1 første strekpunkt, Enter 3.1.1 første strekpunkt og Norske Sjø 5.1.1.

¹⁷⁵ Se Gjensidige 2 første strekpunkt.

¹⁷⁶ Jf NSPL §§ 10-1 og 10-2, se også Falkanger og Bull side 480.

¹⁷⁷ Se If 3.2.1 andre strekpunkt.

radar og andre navigasjonshjelpemidler. I tvilstilfeller vil man måtte foreta en konkret vurdering hvor tilbehørsbegrepet i alminnelig sjøforsikring vil gi veiledning. Enter og Norske Sjø har en tilnærmet lik formulering vedrørende tilbehør.¹⁷⁸ Hos disse er fastmontert utstyr og tilbehør som har naturlig sammenheng med fartøyets bruk, omfattet av forsikringen. Bestemmelsene tilsvarer Ifs vilkår, bortsett fra at Enter og Norske Sjø krever at utstyret/tilbehøret i tillegg skal være fastmontert. Dette innebærer at for eksempel håndholdte navigasjonshjelpemidler, som en GPS-navigator, i utgangspunktet ikke er omfattet av forsikringen.

Slepejolle og påhengsmotor til denne er omfattet av forsikringen når det er nevnt i forsikringsbeviset.¹⁷⁹ Enter bruker formuleringen ikke ”uten særskilt avtale”. Norske Sjø oppstiller både en motorstyrkebegrensning og en sumbegrensning. Motorstryken på en ekstra utenbordsmotor må ikke overstige 9,9 hestekrefter, og summen som erstattes, er uansett begrenset til kr 40.000.

I en normalsituasjon befinner det seg også personlig løsøre og bagasje ombord i den forsikrede båt. Sikredes eget personlige løsøre og bagasje er omfattet av forsikringen.¹⁸⁰ Hvem sikrede er, er det redgjort for i 5.2 første avsnitt. Spørsmålet er om også andres personlig løsøre er omfattet av forsikringen. If og Norske Sjø gjør dette svaret avhengig av om forsikringssummen, etter at sikrede har fått sitt tap dekket, er tilstrekkelig.¹⁸¹ Gjensidige og Enter nevner ikke andres personlige løsøre. Spørsmålet blir da om ordlyden skal tolkes strengt slik at kun sikredes¹⁸² eget personlige løsøre er omfattet. Etter min mening må en forsvarlig tolkning av vilkårene være at også andre rettmessige brukeres løsøre er omfattet dersom forsikringssummen er tilstrekkelig. Selskapenes ansvar er uansett begrenset til

¹⁷⁸ Se Enter 3.1.1 andre strekpunkt og Norske Sjø 5.1.1.

¹⁷⁹ Se Gjensidige 2 andre strekpunkt, If 3.2.5, Enter 3.1.1 tredje strekpunkt og Norske Sjø 5.1.3.

¹⁸⁰ Se Gjensidige 2 tredje strekpunkt, If 3.2.1 andre avsnitt, Enter 3.1.1 andre avsnitt og Norske Sjø 5.1.2.

¹⁸¹ Se If 3.1.2 andre avsnitt og Norske Sjø 5.1.2.

¹⁸² Hos Gjensidige, forsikringstaker, se 1, og hos Enter den som er nevnt i forsikringsbeviset, se 1.

forsikringssummen,¹⁸³ og vilkår som unntar rettmessige passasjerers løsøre fra dekningen bør kreve en mer klar ansvarsfraskrivelse enn de foreliggende.

Enter og Norske Sjø presiserer at det personlig løsøre er omfattet selv om det midlertidig er brakt i land eller er under transport til eller fra fartøyet. Begrepet ”midlertidig brakt i land” tilsier at det personlige løsøre skal tilbake ombord. Spørsmålet er om personlig løsøre som midlertidig er brakt i land også er dekket hos Gjensidige og If. Gjensidiges regulering er meget generell. Det sies ikke at løsøre må være ombord. Etter Norsk sjøforsikringsplan (NSPL) kaskovilkår § 10-2 er nærmere angitt tilbehør omfattet av forsikringen når de midlertidig er brakt i land, såfremt gjenstandene skal bringes ombord igjen før avgang. Selv om NSPL gjelder for næringsvirksomhet og skipene er av en annen karakter enn en fritidsbåt, kan § 10-2 brukes som en tolkningsfaktor. Dette taler for at slikt personlig løsøre er omfattet av forsikringen. Hos If bestemmer vilkårene at bagasje som befinner seg ombord vil være omfattet. Videre er det en særregulering om kaskoskade på løst utstyr og bagasje.¹⁸⁴ Dette kan tyde på at If har en annen løsning enn de tre andre selskapene. Kravet om at bagasjen skal være ombord vanskeliggjør en tolkning om at bagasje som midlertidig er brakt i land, også er omfattet.

Selskapene opererer med egne forsikringssummer for personlig løsøre og bagasje.¹⁸⁵ Gjensidige har en forsikringssum som skal fremgå av forsikringsbeviset. If erstatter, utover forsikringssummen for fartøyet, bagasje med inntil kr 10 000. Enter knytter forsikringssummen opp mot selve fartøyets forsikringssum. Erstatning for personlig løsøre er begrenset til 10 % av båtens forsikringssum, men maksimalt kr 15 000 pr. skadetilfelle. Norske Sjø erstatter maksimalt kr 20 000.

¹⁸³ Egen forsikringssum for personlig løsøre.

¹⁸⁴ Se 4.4.11.

¹⁸⁵ Se Gjensidige 2 tredje strekpunkt, If 3.1.2 andre avsnitt, Enter 3.1.1 andre avsnitt og Norske Sjø 5.1.2.

5.4 Hva omfattes ikke av forsikringen

Felles for selskapene er en oppregnet liste over hva som ikke er omfattet av forsikringen.¹⁸⁶

Penger og verdipapirer omfattes ikke av dekningen. Bakgrunnen for dette antas å være at et forsikringsselskap som tilbyr fritidsbåtforsikring nødig vil overta den risikoen som ligger i at forsikringstaker oppbevarer kontanter og verdipapirer i den forsikrede båt. If, Enter og Norske Sjø unntar også andre typer verdigjenstander¹⁸⁷ fra dekningen. Gjensidiges vilkår unntar kun kontanter og verdipapirer fra dekningen. Dette medfører at andre typer verdigjenstander hos Gjensidige er omfattet av dekningen, så fremt det kan regnes som personlig løsøre etter vilkårene. Selskapets ansvar er uansett begrenset til forsikringssummen som angitt i forsikringsbeviset.

Hos If, Enter og Norske Sjø omfattes ikke drivstoff av forsikringen. Dette er et brudd med alminnelig sjøforsikring.¹⁸⁸ Gjensidige har ikke i sine vilkår bestemmelser som unntar drivstoff fra dekningen. Spørsmålet blir da om drivstoff er omfattet av forsikringen. Det må da vurderes om drivstoff kan sies å være ”deler/tilbehør” til den forsikrede båt. Dette er en vurdering som er ugrei uten fagkunnskap. Fra en forbrukers ståsted kan det da sies at det er berettiget tvil om drivstoff er omfattet av forsikringen. I et tilfelle som dette, hvor det er tvil om forståelsen av et vilkår, skal man tolke vilkåret til fordel for forbrukeren, i vårt tilfelle sikrede.¹⁸⁹ I alminnelig sjøforsikring er drivstoff omfattet av kaskoforsikringen. Etter min mening taler dermed de beste grunner for at drivstoff er omfattet av Gjensidiges forsikring.

Andre ting som er bestemt til forbruk, er likeledes unntatt fra forsikringen hos If, Enter og Norske Sjø.¹⁹⁰ Vilkårene gir eksempler på hva slike ting kan være. Drivstoff er som nevnt

¹⁸⁶ Se Gjensidige 2 andre avsnitt, If 3.2, Enter 3.1.2 og Norske Sjø 5.2.

¹⁸⁷ Smykker, edelstener, kunst osv.

¹⁸⁸ Se NSPL 10-1 1.ledd (c).

¹⁸⁹ Se avtaleloven § 37 nr 3. Dette er en lovfesting av uklarhetsregelen i forbrukerforhold, se Woxholth sidene 408 og 436.

¹⁹⁰ Se If 3.2.8, Enter 3.1.2 og Norske Sjø 5.2.3.

over unntatt, andre eksempler er olje, maling og proviant. Bortsett fra unntaket for drivstoff er her vilkårene på linje med alminnelig sjøforsikring, se NSPL § 10-1 andre ledd litra a. Gjensidiges vilkår er taus også på dette punktet. Vi får dermed en problemstilling som er tilnærmet lik den vi hadde for drivstoff. Forskjellen er at ting som er bestemt til forbruk, med unntak for drivstoff, for eksempel maling og forråd av mat, ikke kan anses å være ”delar og tilbehør” til den forsikrede båt. Det virker likeledes anstrengt å si at proviant er personlig løsøre. For denne type ting kan det dermed ikke sies å være tvil om tolking av vilkåret, og avtaleloven § 37 nr 3 kan derfor ikke anvendes. De beste grunner taler dermed for at ting bestemt til forbruk heller ikke hos Gjensidige er omfattet av forsikringen.

Videre er fortøyningsanordninger utenfor båten og materiell til bruk under opplag ikke omfattet av forsikringen. If og Norske Sjø har en noe mer ufullende ordlyd ved at de konkretiserer hva én type av fortøyningsanordninger er; bøye med kjetting og moring. Dette innebærer ingen reell forskjell da en bøye med kjetting og moring er en fortøyningsanordning utenfor båten, hvilket medfører at dette heller ikke er omfattet hos Gjensidige og Enter.

Norske Sjø unntar fra forsikringen jolle som er utstyrt med større motor enn 9,9 hestekrefter.¹⁹¹

5.5 Hvilke skader som erstattes – farefeltet og tapsfeltet

I forhold til de farer som forsikringen dekker mot er det i forsikringsrettslig sammenheng to måter å angi disse på.¹⁹² Den første måten er negativt angitt, en såkalt ”all risks”-dekning. Forsikringen dekker her i utgangspunktet mot alle farer, med mindre enkelte farer er særskilt unntatt. Dette er regelen i alminnelig sjøforsikring, se NSPL § 2-8. Den andre måten å angi hvilke farer forsikringen dekker mot, er å positivt angi de farer som dekkes, en ”named perils”-dekning. Et eksempel på en ”named perils”-forsikring er krigsfareforsikringen i NSPL, se § 2-9. Hovedregelen for kaskodekningen i alminnelig

¹⁹¹ Se 5.2.6.

¹⁹² Se Falkanger og Bull side 456 og 457.

sjøforsikring er altså en "all risks"-dekning. I fritidsbåtforsikring kan det imidlertid virke som om hovedregelen er en "named perils"-dekning.¹⁹³ Det fremgår av vilkårene at forsikringen dekker mot de oppregnede farene som nevnes, altså en positiv avgrensning av farefeltet. En av de angitte farene er imidlertid skade som har oppstått ved annen tilfeldig, plutselig, ytre påvirkning. Dette medfører at forsikringen nærmer seg en "all risks"-dekning. Så fremt skaden oppfyller kriteriet dekker i utgangspunktet forsikringen mot enhver fare. Dette blir modifisert av at selskapene har reservert seg mot nærmere angitte farer. Forsikringens dekningsfelt er dermed en blanding av en "named perils"- og en "all risks"-dekning.

Vilkårene har regler om både farefelt og tapsfelt i samme bestemmelse. Jeg prøver nedenfor å holde de to feltene fra hverandre. Jeg vil først drøfte farefeltet og spørsmål knyttet til dette og deretter se på hvilke skader som forsikringsgiver ikke svarer for, herunder hvilke tap som ikke er dekningsmessig.

5.5.1 Farefeltet

5.5.1.1 Tyveri, forsøk på tyveri og hæververk

Selskapene dekker mot tyveri.¹⁹⁴ Forsikringen omfatter tyveri av den forsikrede båt, samt tyveri av tilbehør som beskrevet i avsnitt 5.4.

Spørsmålet er hva som ligger i begrepet tyveri. Straffeloven¹⁹⁵ § 257 om tyveri vil være et naturlig utgangspunkt. Spørsmålet er om alle vilkårene i gjerningsbeskrivelsen må være oppfylt for at forsikringen skal dekke.¹⁹⁶ Det kan forsvarlig hevdes at straffbarhetsvilkårene i § 257 må være oppfylt for at sikrede skal få dekning under tyveriforsikringen. Det kan på

¹⁹³ Se Gjensidige 3, If 4.3, Enter 3.2.1 D og Norske Sjø 6.1.

¹⁹⁴ Se Gjensidige 3, If 4.2, Enter 3.2.1 B og Norske Sjø 6.1.2.

¹⁹⁵ Den almidelige borgerlige straffelov av 22/5-1902 nr 10. Tyveri av båt vil regelmessig også rammes av § 258 om grovt tyveri grunnet verdien av den stjålne gjenstand.

¹⁹⁶ Jeg går ikke inn i en drøftelse av hva som ligger i de enkelte vilkårene. Dette anser jeg for å ligge utenfor denne oppgavens tema.

den annen side neppe kreves at gjerningspersonen kan straffes for ugjerningen. Et tilfelle hvor tyven er under den kriminelle lavalder eller ikke var tilregnelig i gjerningsøyeblikket, vil derfor ikke utelukke at sikrede får erstatning.

Et annet problem som oppstår i forbindelse med tyveri, er skillet mellom brukstyveri og tyveri. Enter nevner brukstyveri særskilt mens de andre ikke gjør det. Vi får da spørsmålet om brukstyveri er dekket under Gjensidige, If og Norske Sjøes forsikring. Brukstyveri reguleres av straffeloven § 260.¹⁹⁷ Vilkårene for å straffe etter denne bestemmelsen er ikke de samme som etter § 257. Det typiske eksempelet er en person som tar en annens båt og bruker den til sin egen forlystelse. Juridisk sett er altså brukstyveri noe annet enn tyveri. Spørsmålet blir om dette medfører at brukstyveri ikke er omfattet av forsikringen. Det foreligger, så vidt meg bekjent, ingen avgjørelser fra FSN eller AKN på dette spørsmålet. Dette til tross for at brukstyverier av båter vitterlig skjer. Uklarhetsregelen som er forklart over, kan også her benyttes som et tolkningsinstrument.¹⁹⁸ Det kan ikke forventes at en alminnelig forbruker skal ha kunnskap om forskjellen mellom brukstyveri og tyveri. Da en potensiell forsikringstaker inngår avtale med et selskap, og ser at vilkårene dekker mot tyveri, må det antas at hans forståelse av dette, er at faren for at båten skal bli tatt av personer med uredelige hensikter, er dekket av forsikringen. Hvis selskapet ikke vil innestå for riskoen for brukstyveri, må de utforme vilkårene slik at dette går klart frem. Fra selskapshold er det opplyst, i hvertfall for Norske Sjøes vedkommende, at brukstyveri er omfattet av forsikringen selv om det ikke er særskilt nevnt.¹⁹⁹ Dette kan forklare grunnen til at det ikke er praksis fra nemndene på området. Det er en forsvarlig antagelse at også Gjensidige og If dekker brukstyveri under sin kaskoforsikring.

Videre får vi spørsmål om skade ved forsøk på tyveri er dekket under forsikringen. Skader ved forsøk kan være der gjerningspersonen blir avbrutt før fullbyrdet tyveri er gjennomført,

¹⁹⁷ Bestemmelsen kan kun anvendes på båter som har motor, se femte ledd. Seilbåter med motor er omfattet, se Magnus Matningsdal i Norsk Lovkommentar note 1910.

¹⁹⁸ Jf avtaleloven § 37 nr 3.

¹⁹⁹ Opplyst fra Christian J. Lien i Norske Sjø.

men at kalesje og tenningslås er påført skader. Gjensidige og Enter regulerer situasjonen ved forsøk på tyveri,²⁰⁰ og disse vilkårene reiser få problemer. If og Norske Sjø ikke har bestemmelser om dette. Spørsmålet blir da om skader i forbindelse med forsøk på tyveri er dekket under selskapenes forsikring. Ifs forsikring omfatter i tillegg til tyveri, også hærverk. Skader ved forsøk på tyveri vil som oftes være hærverk. Hærverk er en rettstridig ødeleggelse av andres ting, jf straffeloven § 291 om skadeverk. Etter dette må det antas at skade ved forsøk på tyveri, er omfattet av Ifs hærverksvilkår. Norske Sjø bestemmer at selskapet svarer for ”skade ved tyveri og hærverk i *forbindelse med dette*” (min uthevning).²⁰¹ Skal man ta vilkåret på ordet, innebærer dette at hærverk i forbindelse med tyveri er omfattet, mens generelt hærverk ikke omfattes. Det er som nevnt opplyst fra selskapets side at det ikke skilles mellom tyveri og brukstyveri. De følger altså ikke straffelovens tyveribegrep stringent. Kombinerer man dette med uklarhetsregelen, tilsier dette at skader ved forsøk på tyveri er omfattet. Det kan videre argumenteres med et ”fra det mer til det mindre” prinsipp. Dersom forsikringen omfatter fullbyrdet tyveri og hærverk i den forbindelse, burde også det mindre, skader ved forsøk på tyveri, være omfattet, med mindre det er særskilt unntatt fra dekningen.

Hos Gjensidige og If er hærverk omfattet av forsikringen.²⁰² Enter og Norske Sjø har vilkår som ordlydsmessig kan tyde på en betinget hærverksdekning. Enter bestemmer at forsøk på tyveri, og hærverk i den forbindelse er omfattet av forsikringen.²⁰³ En streng ordlydstolkning innebærer at hærverk som ikke har forbindelse med forsøk på tyveri, ikke er omfattet av forsikringen. Slik kan man derimot ikke uten videre forstå vilkåret. I dette tilfelle kan det også argumenteres med fra et mer til et mindre prinsipp. Dersom skader ved forsøk på tyveri og hærverk i den forbindelse er omfattet, burde det mindre, hærverk uten slik tilknytning, også være omfattet av dekningen. Norske Sjø bestemmer derimot at

²⁰⁰ Se Gjensidige 3 og Enter 3.2.1 B.

²⁰¹ Se 6.1.2.

²⁰² Se Gjensidige 3 og If 4.2.

²⁰³ Se 3.2.1 D.

”tyveri og hærverk i forbindelse med dette” er omfattet av forsikringen.²⁰⁴ Forskjellen ligger i at Enter regulerer hærverk ved *forsøk* på tyveri, mens Norske Sjø regulerer hærverk ved *tyveri*. Norske Sjøs vilkår ble drøftet ovenfor, og de argumentene har gyldighet også i forhold til generelt hærverk. Hærverk vil derfor være omfattet av forsikringen til Enter og Norske Sjø.

5.5.1.2 Sammenstøt, kantring, synking mv.

Kaskoforsikringen dekker mot farer som følge av sammenstøt, kantring, synking mv.²⁰⁵ Selskapene bruker noe forskjellig ordlyd uten at dette medfører en reell forskjell i dekningsområdet.

Disse farene reiser få prinsipielle spørsmål og jeg velger av den grunn å ikke gå videre inn på dette.

5.5.1.3 Annen tilfeldig, plutselig, ytre påvirkning

Dersom skaden ikke kan føres tilbake til en av de særskilt nevnte farene i vilkårene, er sikredes mulighet til erstatning at skaden har oppstått som følge av en annen tilfeldig, plutselig, ytre påvirkning.²⁰⁶

Det må påpekes at alle elementene i vilkåret må foreligge for at skaden skal være dekningsmessig.

5.5.1.3.1 Tilfeldig

For det første må skaden kunne føres tilbake til en fare som er tilfeldig. Et godt eksempel i så henseende er FSN 5639. Her var det oppstått skade på motor grunnet vanninntregning via eksossiden. Selskapet avsto dekning under henvisning til at skaden ikke var oppstått tilfeldig. Det ble konstatert at skaden oppsto som følge av vanlig bruk av båten. Sikrede hadde ikke ”sannsynliggjort at båten før skaden var utsatt for annet enn helt vanlige

²⁰⁴ Se 6.2.1.

²⁰⁵ Se Gjensidige 3, If 4.3, Enter 3.2.1 D og Norske Sjø 6.1.3.

²⁰⁶ Gjensidige 3, If 4.3, Enter 3.2.1 D og Norske Sjø 6.1.4

påkjenninger på sjøen.” Flertallet i FSN ga selskapet medhold. Flertallet legger vesentlig vekt på at der skaden oppstår uten at hendelsesforløpet er irregulært, vil presumpsjonen være at skaden ikke er skjedd tilfeldig.

Mindretallet mente derimot at skaden, i tillegg til å være oppstått plutselig, også oppstod tilfeldig, da vann, som et fremmedelement, hadde trengt inn i motoren. Dette skulle ikke skjedd under ”normale” omstendigheter.

Mindretallets begrunnelse er kort, og selv om flertallets begrunnelse ikke er særlig utdypende, taler etter min mening de beste grunner for flertallets standpunkt. Skal tilfeldighetskriteriet ha noen selvstendig betydning, må det kunne kreves at hendelsesforløpet som førte til skaden, må ha avveket fra normal, vanlig bruk. Vi ser altså at det må sees hen til skadeforløpet ved vurderingen om skaden er oppstått tilfeldig.

En annen avgjørelse fra FSN belyser også kriteriet ”tilfeldig”. I FSN 4464 var saken at sikredes båt tok av fra vannet og gikk 360 grader rundt. Sikrede hevdet at båten hadde truffet noe i vannet, og av den grunn gått rundt. Selskapets takstmann la derimot til grunn at rundvelten utelukkende skyldtes høy fart kombinert med en lite erfaren fører. Til fordel for dette synet anførte selskapet at det ikke fantes skader på skroget som skulle tilsi sammenstøt med en gjenstand i vannet. Selskapet hevdet at skaden av de nevnte grunner ikke kunne anses å være oppstått som følge av en tilfeldig ytre påvirkning. Selskapet mente videre at sikrede hadde vært grovt uaktsom, og avkortet erstatningen med 100%. FSN ga enstemmig selskapet medhold med den begrunnelsen at høy fart i bølger ikke kunne anses å være en ”tilfeldig ytre påvirkning”. FSN bemerker ingenting om selskapets vurdering av den grove uaktsomheten.

Det man kan trekke ut av disse to avgjørelsene er at skadeforløpet må skille seg fra de vanlig farer som normalt oppstår ved ferdsel på sjøen. Hvis skade oppstår ved vanlig bruk, har sikrede en tung vei å gå for å bevise at skaden er skjedd ”tilfeldig”. FSN 4464 viser også at sikredes manglende erfaring i utgangspunktet ikke tillegges vekt ved vurderingen

om skaden er oppstått tilfeldig, men vil vurderes opp mot sikredes fremkalling av forsikringstilfellet.

5.5.1.3.2 Plutselig

Det er også et krav om at skaden må være oppstått plutselig. Kriteriene ”tilfeldig” og ”plutselig” kan til en viss grad overlappe hverandre. Jeg prøver å holde begrepene fra hverandre.

Skal man tolke ordlyden utfra en normal språklig forståelse, vil begrepet plutselig i denne sammengeng bety at skaden må ha oppstått brått, uventet eller uten noen form for forvarsel.²⁰⁷

At skaden skal ha oppstått plutselig ligger til grunn i de fleste skadeforsikringer. I forarbeidene til FAL 1989²⁰⁸ sies det at skadeforsikring bare skal ”dekke tap som sett fra sikredes side fremstår som *tilfeldige*”. Ikke-plutselige skader er normalt noe selskapet ikke er villig til å påta seg risikoen for.²⁰⁹

Et godt eksempel på problemstillingen ”plutselig” finner vi i FSN 3665. Saksforholdet her var at sikrede ved påfylling av diesel, på sin tilnærmet fabrikknye båt, hadde fått infisert diesel på tanken. Dieseldyr er små mikroorganismer som kommer på tanken via infisert diesel. Disse formerer seg raskt, noe som medfører at dieseltilførselen til slutt tettes helt. Problemet ligger i at det går noe tid fra den infiserte dielesen kommer på tanken til dieseldyrene har formert seg til et slikt antall at drivstofftilførselen tettes. Dette kan igjen påføre skade på motor og deler. Spørsmålet er om man kan si at skaden kommer plutselig i et slikt tilfelle. Flertallet viser til tidligere nemndspraksis²¹⁰ som har lagt til grunn, at det avgjørende ikke er om sakdeårsaken har virket over tid, men at skadefølgen oppstår

²⁰⁷ Se Bokmålsordbokas definisjon av ”plutselig”.

²⁰⁸ NOU 1987: 24 4.3.8.

²⁰⁹ Se If 4.4.1 og Enter 3.2.2 D.

²¹⁰ Jf FSN 2098 og 1517

”plutselig”. Flertallet oppsummerer med å si at skadefølgen i dette tilfellet kom uten forvarsel og følgelig oppstod plutselig.

Mindretallets begrunnelse for det motsatte resultat relaterer seg dels til et annet kriterium, ”ytre påvirkning”, og dels til at skaden har virket over tid, og da ikke har oppstått plutselig. Mindretallets begrunnelse virker ikke overbevisende. I et tilfelle som dette, hvor sikrede overhodet ikke har mulighet til styre begivenhetenes gang, og hvor tidligere nemndspraksis legger avgjørende vekt på når skadefølgen rammer, taler de beste grunner for at man benytter et ”faren rammer” prinsipp. Det vil si at man anser skaden for oppstått idet faren, her dieseldyrene, rammer, her kommer på tanken. Et argument for dette standpunktet finnes også i litteraturen; ”at den årsak som som utløser skaden har virket gjennom lengre tid, medfører ikke at skaden faller utenfor forsikringens dekningsfelt.”²¹¹ Videre skriver Selmer at kravet til ”plutselighet” ikke kan innebære noe krav om at den utløsende begivenhet må ha vært av en viss størrelse.²¹²

Selskapet som var involvert i FSN 3665 var Gjensidige. Vilåårene ble oppdatert etter denne avgjørelsen, og skade som skyldes forurensset, infisert eller feilaktig drivstoff, er nå særskilt unntatt fra dekningen.²¹³

Et eget spørsmål er om denne bestemmelsen har en side mot problemet med de ”skjulte handlingsklausulene”. Sikrede kan sies å være i kontroll over selve påfyllingssituasjonen, men kan neppe hevdes å kontrollere muligheten for å fylle opp tanken med infisert drivstoff. Infisert drivstoff kommer av og til på tanken og er et kjent problem, som ligger utenfor sikredes kontroll. Dette medfører at unntaket fra dekningen ikke relaterer seg til forhold som sikrede er den nærmeste til å kontrollere, og dermed er vi utenfor problemet med skjulte handlingsklausuler. Selskapet må da ha anledning til å unnta risikoen for skade som skyldes infisert drivstoff.

²¹¹ Se Arntzen side 238.

²¹² Selmer side 260.

²¹³ Se *Fritidsbåt* 2.4.

Kriteriene ”tilfeldig” og ”plutselig” overlapper altså hverandre til en viss grad. Hvor selvstendig kriteriene egentlig er, kan diskuteres. De nevnte nemndsavgjørelsene belyser dette. Som eksempel kan igjen tas FSN 4464. Her gikk båten rundt som følge av stor fart og en uerfaren fører. Nemnda kom her til at skaden ikke oppstod tilfeldig. Det kan imidlertid like gjerne sies at skaden ikke oppstod plutselig; den var ikke uventet da farten var høy, og føreren var uerfaren. Rent språklig vil det derfor være vanskelig å skille kriteriene klart fra hverandre. Forsikringsrettslig må man likevel vurdere kriteriene for seg da alle elementene i vilkåret må være oppfylt for at skaden skal være dekningsmessig.

5.5.1.3.3 Ytre påvirkning

Det siste kriteriet er kravet om at skaden må være oppstått som følge av en ”ytre påvirkning”. Skadefølgen må ha som årsak en ytre begivenhet i motsetning til en ”indre” påvirkning. Et eksempel for å belyse skille kan være ved kjøp av ny båt. Det viser seg at enkelte deler i motoren ikke er skrudd godt nok sammen og forårsaker motorhavari. Dette må anses å være en ”indre” påvirkning. Eier av båten har, mest sannsynlig, både mangelskrav og garantikrav mot selger, og er på den måten godt dekket. Dette er en situasjon hvor det er mer nærliggende å gå på selger enn et forsikringsselskap. Hvis skaden derimot oppstår som følge av sammenstøt med en tømmerstokk, slik at drev/propell blir skadet, vil dette være en ”ytre” påvirkning.

FSN 3665 er illustrerende. Flertallet konstaterer ganske enkelt at dieseldyrene er kommet på tanken via infisert drivstoff. De er altså kommet utenfra, og kriteriet er oppfylt.

Mindretallet tar et ganske annerledes utgangspunkt. De sier at selve det faktum at dieseldyrene kommer på tanken, utgjør ingen skade i seg selv. Når de begynner å formere seg, og gradvis tette dieseltilførselen, for derved til slutt å gjøre skade på motor, er dette en maskinskade som ikke er en ytre påvirkning.

Etter min mening er mindretallets resonnement ikke særlig treffende. I forsikringsrett skilles det mellom skadeårsak og skadevirkning. Som nevnt over vil det etter vilkårene være tilstrekkelig at *skaden* oppstår etter en plutselig ytre påvirkning. Når dieseldyrene

først er kommet på tanken, vil dette etter en periode føre til maskinskade. Det blir av den grunn lite hensiktsmessig å se på dette isolert sett som en maskinskade. Skadefølgen er en direkte konsekvens av at dieseldyrene er kommet på tanken, og da må kravet til ”ytre påvirkning” være oppfylt.

5.5.2 Hvilke skader og tap er ikke omfattet av forsikringen

Ikke enhver skade som objektivt sett kan føres tilbake til en fare som forsikringen dekker mot, erstattes av selskapene. Før det kan avgjøres om sikrede har krav på erstatning fra selskapet, må det vurderes om skaden eller tapet er av en slik art at det omfattes av forsikringen. Selskapene har også flere objektive begrensninger i forhold til dekningsfeltet.

Jeg vil nedenfor ta for meg de mest vesentlige unntakene fra dekningen.

En ikke ubetydelig fare for fartøyer generelt, er skader som kan oppstå ved berøring med is. I store deler av Norge kan det vinterstid være slike temperaturer at isdannelse er en mulighet. Spesielt for fritidsbåter representerer dette en betydelig fare, disse er ikke konstruert til å tåle slike påkjenninger. For alle selskapenes vedkommende gjelder at forsikringen enten er i kraft hele året, eller at den enkelt kan utvides til å være ikraft hele året.²¹⁴ Dette medfører at i deler av året, representerer is en fare for fritidsbåter. Denne risikoen er selskapene ikke interessert i å dekke mot, og er derfor unntatt fra forsikringen.²¹⁵

Skader som følge av nedbør, snøras fra tak, og snø- og istyngde er også unntatt fra forsikringen i dette vilkåret. Et eksempel vil være der båten er i opplag på land, tildekket med presening. Dersom nedbør i form av regn eller snø medfører at overdekningen bryter sammen og påfører skade på båten, er denne skaden ikke omfattet av forsikringen.

²¹⁴ Helårsdekning: Gjensidige *Fritidsbåt* 1, If 2.1, Enter 2. Etter Norske Sjø 3 kan forsikringen ved tilleggsavtale gjelde for helårsbruk.

²¹⁵ Se Gjensidige *Fritidsbåt* 2.5, If 4.4.2, Enter 3.2.2 D og Norske Sjø 6.2.1 nr 6.

Nedbørsunntaket må oppfattes som en objektiv begrensning av dekningsområde.

Selskapene har samtidig fastsatt sikkerhetsforskrifter som delvis er egnet til å forebygge slik skade.²¹⁶ Spørsmålet blir da om fastsettelsen av sikkerhetsforskrifter medfører at en objektiv farefeltsbegrensning vedrørende delvis samme forhold kan opprettholdes. I FSN 1625 hadde selskapet tilsvarende sikkerhetsforskrift og objektiv farefeltsbegrensning. Saken var her at båten, som var i opplag på land, fikk skader som følge av at nedbør trengte inn gjennom preseningen. Nemnda fastslo under henvisning til tidligere nemndspraksis²¹⁷ at den objektive farefeltsbegrensningen kunne opprettholdes. Konklusjonen blir da at en objektiv farefeltsbegrensning ikke blir satt ut av betraktning selv om det er oppstilt sikkerhetsforskrifter vedrørende delvis samme forhold.

Skade eller tap som skyldes krig, opprør, naturkatastrofer eller frigjøring av atomenergi er ikke omfattet av forsikringen.²¹⁸ Her er vilkårene på linje med NSPLs kaskovilkår.²¹⁹

Dersom skaden eller tapet er oppstått under trening til, eller deltakelse i konkurranse for motorbåter, er skaden eller tapet ikke omfattet av forsikringen.²²⁰ Regatta eller lignende konkurranser for seilbåter er derimot ikke unntatt fra dekningsområdet, og skader oppstått i en slik forbindelse vil derfor i utgangspunktet være dekket under forsikringen. Selskapets mulighet til å reagere vil her være avhengig av om sikrede kan anses grovt uaktsomt å ha fremkalt forsikringstilfellet.

Det er ikke uvanlig at en fritidsbåt leies ut i perioder der eieren selv ikke har anledning til å benytte båten. Man får da spørsmålet om skader på båten i utleieperioden er omfattet av forsikringen. Her er det forskjeller i selskapenes vilkår. Hos Gjensidige må utleie være

²¹⁶ Se Gjensidige *sikkerhetsforskrifter* 1 og 2, If 5.2.1, Enter 4.1 og Norske Sjø 4.3.

²¹⁷ Se FSN 1641 hvor flertallet uttaler at en sikkerhetsforskrift neppe kan bevirke at det objektive unntak ikke gjelder.

²¹⁸ Se Gjensidige *Fritidsbåt* 2.6, If Generelle Vilkår 1.1 – 1.3, Enter 8.1 og Norske Sjø 12.1.

²¹⁹ Se NSPL §§ 2-8, jf 2-9.

²²⁰ Se Gjensidige 2.2, If 4.4.3, Enter 3.2.2 D og Norske Sjø 6.2.1 nr 4.

avtalt og spesifisert i forsikringsbeviset. Dersom dette ikke er gjort gjelder ikke forsikringen for utleie.²²¹ If har en tilsvarende bestemmelse.²²² Det oppstår imidlertid et tolkningsproblem av Ifs vilkår. Det bestemmes at skader oppstått mens fartøyet har vært utleid i *næringsvirksomhet*, ikke er omfattet av forsikringen. Spørsmålet blir da hva som ligger i næringsvirksomhet. Innebærer det faktum at utleie i næringsvirksomhet er særskilt nevnt, at det kan finnes utleie som ikke er næringsvirksomhet? Er svaret på dette spørsmålet ja, vil skader oppstått i en utleieperiode som ikke er forbundet med næringsvirksomhet, være dekket av forsikringen. Jeg tar ikke endelig standpunkt til dette spørsmålet.

Hos Enter er ikke skader ved utleie gjort til en objektiv farefeltsbegrensning.²²³ Isteden er premien basert på om båten leies ut mot betaling. Ved brudd på premieforutsetninger kan selskapets ansvar settes forholdsmessig ned, se FAL § 4-7. Paragraf 4-7 gir imidlertid ingen direkte hjemmel for nedsettelse av selskapets ansvar, men hjemler en adgang for selskapet til å innta bestemmelser i forsikringsavtalen om dette. Det må i tillegg gå frem at premieberegningen uttrykkelig er gjort avhengig av hvordan forsikringsgjenstanden blir brukt. I dette tilfelle, at premien er beregnet utfra at båten ikke leies ut. For at selskapet skal kunne reagere med reduksjon i ansvaret, er det imidlertid ikke tilstrekkelig at det er brudd på forutsetningene for premieberegningen. I § 4-7 andre ledd er det oppstilt to vilkår for at selskapet skal kunne reagere, hvorav det ene skal kommenteres her. For at selskapet skal ha adgang til forholdsmessig reduksjon av sitt ansvar, er det et krav at skaden har årsakssammenheng med bruddet på premieforutsetningen, se § 4-7 andre ledd første punktum. Man må trolig være liberal i anvendelsen av dette kriteriet. Dersom bruddet på premieforutsetningen generelt har økt risikoen for at forsikringstilfelle vil inntreffe, er trolig dette nok til at kravet om årsakssammenheng er oppfylt.²²⁴ Det kan derimot enkelt tenkes eksempler der kravet til årsakssammenheng ikke er oppfylt. Dersom båten for

²²¹ Se 2.1.

²²² Se 4.4.5.

²²³ Se 4.2.

²²⁴ Se Bull side 249.

eksempel tar fyr og brannårsaken ikke har sammenheng med utleien, må det antas at kravet til årsakssammenheng ikke er oppfylt.²²⁵ Vi ser altså en klar forskjell fra et objektivt unntak fra dekningen hvor sikrede står helt uten forsikringsmessig dekning.

Et interessant spørsmål er hva slags dekning forsikringstaker får i forhold til skade på motor. Ovenfor så vi at Gjensidige fikk en avgjørelse mot seg i Forsikringsskadenemnda angående skade som skyldtes infisert drivstoff.²²⁶ Gjensidige fastsatte etter denne avgjørelsen vilkår som unntar skader, som skyldes infisert drivstoff.²²⁷ De tre andre selskapene har ingen bestemmelse som særskilt unntar skader som følge av infisert eller feil drivstoff. If bestemmer at skade på motor alene ikke dekkes med mindre skaden er en følge av nærmere angitte farer.²²⁸ Infisert drivstoff er ikke en av de angitte farene. Skade som følge av infisert drivstoff, er en skade på motoren alene og vil således ikke være dekket under Ifs forsikring.

Enter og Norske Sjø har likelydende bestemmelser om skade på motor.²²⁹ Skade som skyldes varmgang i motor, uansett årsak, er ikke dekket under forsikringen. Det må da spørres om infisert drivstoff kan føre til varmgang i motor. Infisert drivstoff fører til at drivstofftilførselen tettes hvilket har som konsekvens at motoren ikke får nok drivstoff og dermed stopper. Varmgang i motoren innebærer at motoren ikke får tilstrekkelig kjøling eller olje og medfører som ytterste konsekvens at motoren totalhavarerer. Vi snakker altså om to forskjellige typer skader. Infisert drivstoff medfører ikke varmgang i motoren, og er således i utgangspunktet omfattet av forsikringen til Enter og Norske Sjø.

²²⁵ Se FSN 2871.

²²⁶ Se avsnitt 5.5.1.3.2.

²²⁷ Se Gjensidige *Fritidsbåt* 2.4.

²²⁸ Se 4.4.9.

²²⁹ Se Enter 3.2.2 D og Norske Sjø 6.2.1 nr 1. Gjensidige har en tilsvarende bestemmelse, se 2.3.

Skader som sikrede eller den som er ansvarlig for fartøyet har voldt ved en forsettlig handling, er ikke omfattet av forsikringen²³⁰, jf FAL § 4-9 første ledd.

I og med at vi er utenfor ansvarsforsikring, har selskapene mulighet til å reagere med helt eller delvis avkorting dersom forsikringstilfellet er fremkalt grovt uaktsomt, se FAL § 4-9 andre ledd. Vi får da spørsmålet om hva som skal til for at forsikringstilfellet er grovt uaktsomt fremkalt. Veiledning til forståelse av begrepet fremgår av Rt. 1989 side 1318. Saken gjaldt en advokat som ved utarbeidelsen av et testament ikke sørget for at testators ektefelle fikk kunnskap om testamentet etter arvelovens²³¹ § 7. Advokaten erkjente at han ikke hadde kunnskap om bestemmelsen. Spørsmålet var om advokatens handlemåte var grovt uaktsom. Førstevoterende påpeker at skal en handlemåte karakteriseres som grovt uaktsom, må den innebære et ”markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.”²³² Ved vurderingen om sikrede har fremkalt forsikringstilfellet ved grov uaktsomhet, må det foretas en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle. Paragraf 4-9 andre ledd angir selv momenter som skal vektlegges ved vurderingen av om ansvaret skal settes ned.

Enter er det eneste selskapet som gjengir de samme momentene som loven gir anvisning på.²³³ Gjensidige henviser til FAL § 4-9²³⁴ mens If og Norske Sjø bestemmer at ved avgjørelsen om avkorting, skal det legges vekt på skyldgraden og omstendighetene forøvrig.²³⁵ Det er altså en forskjell mellom ordlyden i § 4-9 andre ledd og vilkårene til If og Norske Sjø. Spørsmålet er om det er realitetsforskjell mellom vilkårene og § 4-9.

²³⁰ Se Gjensidige *Generelle vilkår* 9, If 4.4.6, Enter 4.3 og Norske Sjø 6.2.1 nr 7.

²³¹ Lov om Arv av 3. mars 1972 nr 5.

²³² Se Rt 1989 side 1318 på side 1322.

²³³ Se 4.3 om Grov uaktsomhet.

²³⁴ Se 9.

²³⁵ Se If 4.4.7 og Norske Sjø 6.2.1 nr 7.

Momentet om ”omstendighetene forøvrig” må antas å inneholde de samme momentene som § 4-9 gir anvisning på. Etter min mening vil det derfor ikke foreligge noen motstrid.

5.5.2.1 Norske Sjøes objektive unntak for skader på grunn av selvforskyldt rus

Norske Sjø bestemmer at skader som er oppstått på grunn av selvforskyldt rus ikke er omfattet av forsikringen.²³⁶ Vilkåret er utformet som en objektiv avgrensning av farefeltet. Det likelydende vilkåret for ansvarsforsikring er drøftet ovenfor.²³⁷ Det ble der konkludert med at et objektivt unntak for ansvar oppstått som følge av en handling begått i selvforskyldt rus, ikke hadde hjemmel i FAL § 4-9. Spørsmålet blir da om et slikt vilkår kan opprettholdes utenfor ansvarsforsikring. Av drøftelsene i avsnitt 4.5.1 og 4.5.2 ser vi at første ledd i § 4-9 gjelder for all skadeforsikring, hvilket medfører at også for kaskoforsikring oppstilles kun én ubetinget objektiv ansvarsfrihetsklausul; svikaktig fremkallelse av forsikringstilfellet. Selskapet kan ikke bestemme at selvforskyldt beruselse medfører full ansvarsfrihet. Dette vilkåret kan dermed ikke opprettholdes.

5.5.3 Samvirkende farer

Ikke sjelden kan den forsikrede gjenstand være utsatt av mer enn én fare. Fartøyet kan for eksempel være utsatt for store nedbørsmengder som gjør skade, samtidig som det elektriske anlegget tar fyr og båten får brannskader. Vi har her en situasjon hvor båten har blitt påført skader fra henholdsvis en skade som forsikringen ikke dekker mot; nedbør, og en fare som forsikringen dekker mot; brann.

I alminnelig forsikringsrett er reglen at den fare som fremstår som hovedårsaken til forsikringstilfellets inntreden, skal tilordnes hele tapet.²³⁸ I sjøforsikring gjelder derimot en fordelingsregel, se NSPL § 2-13 første ledd. Med visse unntak virker regelen slik at man fordeler tapet ”under hensyn til betydningen av det enkelte fareinnslag”.²³⁹

²³⁶ Se 6.2.1 nr 7.

²³⁷ Se avsnitt 4.5.1.

²³⁸ Se Bull side 566.

²³⁹ Se Bull side 568.

Norske Sjø bestemmer at ved samvirke mellom flere forskjellige farer, skal skaden fordeles forholdsmessig etter den innflytelse hver fare må antas å ha øvet på skadens inntreden og omfang.²⁴⁰ Dette innebærer at sikrede kan stå uten forsikringsmessig dekning for en del av skaden dersom denne delvis kan tilbakeføres til en fare som forsikringen ikke dekker mot. Norske Sjø er alene om å ha en slik bestemmelse, hvilket medfører at for de andre selskapenes vedkommende, holder man seg til hovedregelen om at den fare som fremstår som hovedårsaken tilordnes hele tapet.

For sikredes del kan det være fordeler og ulemper med begge alternativene. I et tilfelle hvor skaden kan føres tilbake til to forskjellige farer, hvorav den ene faren ikke er dekket under forsikringen, vil sikrede være tjent med hovedårsakslæren dersom den dekkede faren fremstår som hovedårsaken til skaden. Etter fordelingsregelen vil han i et slikt tilfelle stå igjen med en delvis udekket skade. Hvis vi derimot snur eksempelet, og nå tilskriver den udekkede faren som hovedårsak, vil sikrede være tjent med fordelingsregelen da hovedårsakslæren vil medføre at hele skaden vil være udekket, mens etter fordelingsregelen vil sikrede i hvertfall få delvis erstatning for skaden.

6 Avsluttende kommentarer

Oppgaven har tatt for seg utvalgte elementer av en fritidsbåtforsikring. En av problemstillingen var å undersøke vilkårene i forhold til forsikringsavtaleloven.

Det viser seg at som hovedregel er vilkårene utarbeidet i henhold til forsikringsavtalelovens bestemmelser. På enkelte punkter er imidlertid vilkårene i yttergrensen av lovens ramme. Dette gjelder særlig i forhold til sikkerhetsforskrifter og sikredes fremkallelse av forsikringstilfellet, hvor enkelte selskapers bestemmelser reiser tolkningsproblemer.

²⁴⁰ Se 6.2.1 andre avsnitt.

Lovgivers forsøk på å eliminere problemet med de skjulte handlingsklausulene ved å innta en mer omfattende definisjon av begrepet sikkerhetsforskrifter i loven, har vært delvis vellykket. Likevel ser vi at det fortsatt kan oppstå problemer, og da særlig i forhold til vedlikeholdsklausuler.

Det mest interessante funnet må sies å være Norske Sjøes objektive unntak fra farefeltet for ansvar som sikrede pådrar seg ved en handling begått i selvforskyldt rus.²⁴¹ Vilåret har ikke hjemmel i forsikringsavtaleloven og kan ikke anvendes overfor sikrede. Norske Sjøes regulering av ansvar som sikrede pådrar seg ved grov uaktsomhet må likeledes sies å være interessant. Heller ikke dette vilåret har hjemmel i forsikringsavtaleloven.

Som vi har sett foreligger det ikke forsikringsplikt for fritidsbåter. Det kan spørres om en forsikringsplikt for fritidsbåter bør innføres. Det nærmer seg en million fritidsbåter i Norge, og hvor et stort antall av disse har et betydelig skadepotensiale. Selv små landstedbåter kan forårsake fatale ulykker.²⁴² To utvalg har vurdert spørsmålet om tvungen ansvarsforsikring for lystbåter.²⁴³ Begge gikk imot innføring av forsikringsplikt. Utvalgene påpekte at de ikke forelå tilfredsstillende registreringsordninger for lystbåter, hvilket vanskeliggjorde en innføring av tvungen ansvarsforsikring lignende den som finnes for motorvogner. Samtidig mente de at offentlig rettslige regler ville være godt egnet til å forebygge ulykker. Det har vært en betydelig utvikling på området siden den tid. Fritidsbåtene er flere, samtidig som registreringsordningene nå er bedret. Spørsmålet er imidlertid ikke foreslått utredet.²⁴⁴

²⁴¹ Et identisk vilkår finnes også i kaskovilkårene.

²⁴² Jf Rt. 1973 side 1334 (Passbåt-dom II)

²⁴³ I 1965 og 1972.

²⁴⁴ Opplyst fra rådgiver Christian Wadahl Uhlen i Nærings- og Handelsdepartementet, Seksjon for skipsfart.

7 Litteraturliste

- Arntzen, Andreas. *Forsikringsrett*. Andreas Arntzen i samarbeid med Rune Njøs Jacobsen og Sven Iver Steen. Oslo, 1995
- Bull, Hans Jacob. *Innføring i forsikringsrett*. 9. utg. Oslo, 2003
- Falkanger, Thor. *Innføring i Sjørett*. Thor Falkanger og Hans Jacob Bull. 6. utg. Oslo, 2004
- Selmer, Knut S. *Forsikringsrett*. 2. utg. Oslo, 1981
- Sørensen, Ivan. *Forsikringsret*. 4. utg. København, 2005
- Woxholth, Geir. *Avtaleinngåelse, ugyldighet og tolkning*. 4. utg. Oslo, 2001

Norsk Lovkommentar, oppdatert utgave januar 2005

- Matningsdal, Magnus. Note 1910 til Almindelig borgerlig Straffelov
- Nygaard, Nils. Note 320 til Lov om skadeserstatning

Elektroniske dokumenter

Informasjon om premieinntekter og erstatningsutbetalinger hentet fra Statistisk Sentralbyrå sine nettsider: <http://www.ssb.no/emner/10/13/10/forsikring/arkiv/tab-2005-06-17-14.html>.

8 Forarbeider

Norges offentlige utredninger

NOU 1987: 24 Lov om avtaler om skadeforsikring

Odelstingsproposisjoner

Ot prp nr 49 (1988-89) Om lov om forsikringsavtaler m m

9 Lovregister

Almindelig borgerlig Straffelov av 22 mai 1902 nr 10.

§§ 257, 258, 260, 291, 304, 416

Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9 juni 1903 nr 7.

§ 2

Lov om rettergangsmåten for tvistemål (tvistemålsloven) av 13 august 1915 nr 6.

§ 172

Lov om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer av 31 mai 1918 nr 4

§ 37

Lov om skadeserstatning av 13 juni 1969 nr 26.

§§ 3-5, 5-1, 5-2

Lov om forsikringsavtaler (FAL) av 16 juni 1989 nr 69.

§§ 1-1, 1-2, 1-3, 2-2, 4-7, 4-8, 4-9, 4-10, 4-11, 7-1, 7-6, 7-7, 10-3, 11-2, 13-8, 13-9, 15-1, 15-2, 18-4, 20-1

Lov om registrert partnerskap av 30 april 1993 nr 40.

§ 3

Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24 juni 1994 nr 39.

§§ 131, 140, 151, 171, 173, 174, 175, 401, 505

Lov om fritids- og småbåter av 26 juni 1998 nr 47.

§§ 1, 33, 37

10 Domsregister

Rt. 1973 side 1334 (Passbåt-dom II)

Rt. 1989 side 1318

Nordiske Domssamlinger (ND)

ND 1950 side 458 NH (Hector-dommen)

ND 1973 side 428 NH (Hamar – Kappfergen)

11 Nemndsavgjørelser

Forsikringsskadenemnda (FSN)

FSN 1641, 2098, 2871, 3665, 4464, 5639

Avkortingsnemnda (AKN)

AKN 1719, 1720, 2175, 2246

12 Vedlegg

1. Gjensidige. Fritidsbåtvilkår
2. If. Fritidsbåtforsikring av september 2003 og særvilkår for fører- og passasjerulykke nr. 322 (1991/03)
3. Enter Vilkår for fritidsbåtforsikring fra 01.01.2005
4. Norske Sjø. Vilkår fra 15.7.2005